LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLVI - NUMERO 12 DICEMBRE 1940 - XIX E. F.

Il nuovo palazzo della Direzione Generale
del BANCO DI NAPOLI *in* NAPOLI

LE VIE D'ITALIA

Rinnovando l'abbonamento a entro il 31 dicembre 1940

basta inviare L. 23.- Dopo tale data l'importo aumenta a L. 26.

I Soci annuali aggiungano l'ammontare della quota sociale 1941, cioè L. **22,70**; complessivamente inviino, quindi, L. **45,70.**

USATE PER IL RINNOVO DELL'ABBONAMENTO IL PRESENTE MODULO DI CONTO CORRENTE POSTALE

Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi
SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

Certificato di Allibramento

Versamento di L. ....

eseguito da ....

....

....

residente in ....

via ....

sul conto corrente N. **3-98** intestato alla

Consociazione Turistica Italiana - Milano

Addì (1) .... 19 .... A. .... E.F.

Bollo lineare dell'ufficio accettante

Bollo a data dell'Ufficio accettante

N. ....

del bollettario ch. 9

AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI
SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

Bollettino per un versamento di L. ....

Lire ....

(in lettere)

....

eseguito da ....

residente in ....

via ....

sul conto corrente N. **3-98** intestato alla

Consociazione Turistica Italiana - Milano

nell'ufficio dei conti correnti di MILANO

Firma del versante .... Addì (1) .... 19 .... A. .... E.F.

Bollo lineare dell'ufficio accettante

Spazio riservato all'ufficio dei conti correnti

Tassa di L. ....

Bollo a data dell'Ufficio accettante

Cartellino numerato del bollettario di accettazione

L'ufficiale di Posta

Mod. ch 8 bis

Amministr. delle Poste e dei Telegrafi
SERVIZIO DEI C/C POSTALI

Ricevuta di un versamento

di L. ....

Lire ....

(in lettere)

....

eseguito da ....

....

sul c/c N. **3-98** intestato alla

Consociazione Turistica Italiana - Milano

Addì (1) .... 19 .... A. .... E.F.

Bollo lineare dell'ufficio accettante

Tassa di L. ....

L'ufficiale di Posta

Bollo a data dell'Ufficio accettante

La presente ricevuta non è valida se non porta nell'apposito spazio il cartellino gommato numerato.

(1) LA DATA DEV' ESSERE QUELLA DEL GIORNO IN CUI SI EFFETTUA IL VERSAMENTO.

Mod. 12011 - Colombi - 430 - 1140

SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - GRUPPO 3°

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

Trasmetto l'importo di L. .... per:

Importo dell'abbonamento a "LE VIE D'ITALIA" per il 1941 . . . . . L. 23.—

Importo abbonamento cumulativo per il 1941 a "LE VIE D'ITALIA" e "LE VIE DEL MONDO" " 72.—

Supplemento per la spedizione raccomandata del dono e del premio . . . . " 3.—

Scelgo il premio N. .... " 10.—

N.B. - Ai Vitalizi a quota 350 non è richiesto il supplemento di L. 10 per ricevere il **premio a scelta.**

PARTE RISERVATA ALL'UFFICIO DEI CONTI CORRENTI

N. .... dell'operazione
Dopo la presente operazione il credito del conto è di
L. ....
Il Verificatore

AVVERTENZE

Il versamento in conto corrente è il mezzo più semplice e più economico per effettuare rimesse di denaro a favore di chi abbia un C/C postale.

Chiunque, anche se non è correntista, può effettuare versamenti a favore di un correntista. Presso ogni Ufficio Postale esiste un elenco generale dei correntisti, che può essere consultato dal pubblico.

Per eseguire il versamento, il versante deve compilare in tutte le sue parti, a macchina o a mano, purchè con inchiostro, il presente bollettino e presentarlo all'Ufficio Postale insieme con l'importo del versamento stesso.

Sulle varie parti del bollettino dovrà essere chiaramente indicata, a cura del versante, l'effettiva data in cui avviene l'operazione.

Non sono ammessi bollettini recanti cancellature, abrasioni o correzioni.

I Bollettini di versamento sono di regola spediti, già predisposti, dai correntisti stessi ai propri corrispondenti; ma **possono anche essere forniti dagli Uffici Postali a chi li richieda per fare versamenti immediati.**

A tergo dei certificati di allibramento i versanti possono scrivere brevi comunicazioni all'indirizzo dei correntisti destinatari, cui i certificati anzidetti sono spediti a cura dell'Ufficio dei Conti Correnti rispettivo.

L'Ufficio Postale deve restituire al versante, quale ricevuta dell'effettivo versamento, l'ultima parte del presente modulo, debitamente completata e firmata.

TASSA PER I VERSAMENTI

I versamenti eseguiti da chiunque negli Uffici Postali di capoluoghi di provincia sono esenti da tassa.

Per i versamenti eseguiti in ogni altro Ufficio si applicano le seguenti tasse:

Fino	**a**	**L.**	**50,—**	**tassa**	**L.**	**0,15**
»	»	»	100,—	»	»	0,20
»	»	»	500,—	»	»	0,40
»	»	»	1000,—	»	»	0,60
»	»	»	5000,—	»	»	1,—
»	»	»	10000,—	»	»	2,—

Firmare chiaramente e non omettere mai l'esatto indirizzo e il numero di tessera. Allegare possibilmente nelle corrispondenze o rimesse dirette alla Consociazione Turistica Italiana la fascetta indirizzo con cui si ricevono le pubblicazioni.

Prima di inviarci il presente modulo di conto corrente postale **leggete con attenzione quanto abbiamo pubblicato nei numeri di OTTOBRE e NOVEMBRE, a pag. 1087 e a pag. 1286.**

Leggete anche, in questo fascicolo, le note a pag. 1424!

PERCHÈ?

- Perchè l'italianissimo Gancia è veramente un ottimo spumante
- Perchè col Buono Gancia si può scegliere il premio
- Perchè i 12 premi categoria extra sono tutti da L. 30.000 (L. 30.000 x 12 = L. 360.000)
- Perchè nella peggiore delle ipotesi (premio cat. minore) si ha la certezza di un dono a scelta da L. 60 e in più si concorre all'estrazione di uno dei 12 premi speciali da L. 10.000 (L. 10.000 x 12 = L. 120.000)

La garanzia che Gancia vi offre sulla qualità e sul valore dei premi offerti, è nel nome stesso dei fornitori:
LANCIA — PHONOLA — CARISCH — DELLERA — WELTA — TH. PICARD FILS — PRADA — RAVASI — KOFLER — BIANCHI — TAURUS-LAUTAL — RADAELLI — PASSERONI — I. N. G. A. P. — JUNGHANS — S. A. STANDARD — MONZANI — DORO — PAGLIERO — BENCINI — ROSSO ecc.

brindate
Gancia

Se preferite lo spumante di gusto molto secco, chiedete al fornitore la cassetta "brindate Gancia" con barre rosse che contiene 6 bott. dello squisito "Riserva 1931".

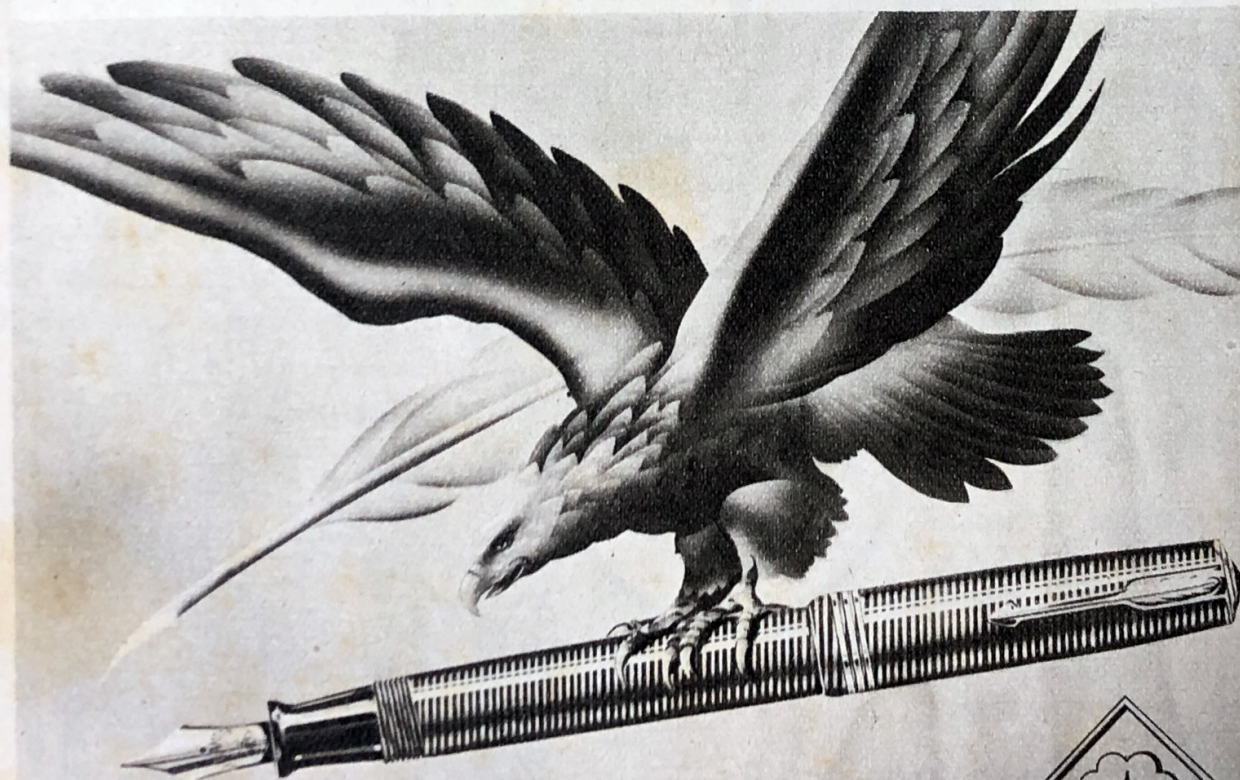
ANNO XLVI
1940-XIX

LE VIE D'ITALIA

Numero 12
DICEMBRE

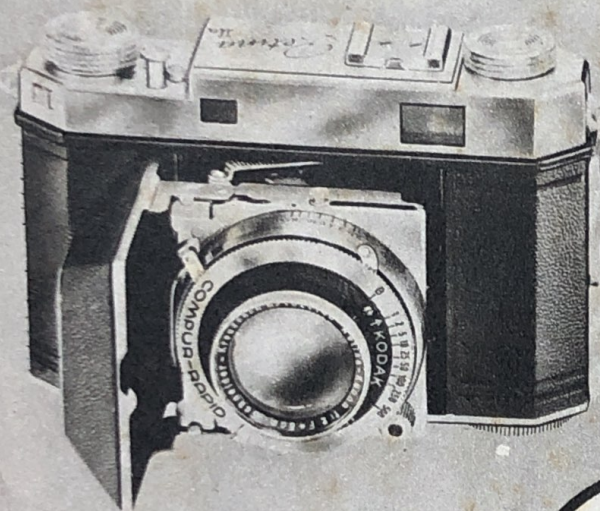
SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA"
Italia, Impero, Albania, Possedimenti e Colonie: Abbon. annuo L. **26** (Estero L. **46**)
Abbonamento semestrale L. **13** (Estero L. **23**)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

RETINA IIa - 35 mm.

Siete interessato al piccolo formato? Eccovi il nuov
così seducente Retina IIa, un prezioso e preciso f
cronista che, ovunque sia chiamato a prestare la
opera, in casa e fuori, di giorno e di sera, d'estat
d'inverno, è sempre pronto a dare

**con la luminosità del suo obbiettivo Xe
aperto perfino a f. 2. con la rapidità dell
turatore Compur scattante a 1/500° di s
con la precisione del suo telemetro, e
fine se usato con pellicole Kod
Panatomic e Super X, i più br
lanti risultati e le maggio
soddisfazioni.**

Chiedete, inviandoci questo tagliando, il catalogo KODAK N. 40

DUO II 620 - 4,5 × 6 cm.

Oppure preferite un Kodak di formato maggiore? Soffermatevi sul 4,5 × 6, il formato che non ha mai subito eclissi. In fatto di novità, il Duo II 620 fa il paio col Retina IIa, ed esso pure è un apparecchio di alta precisione:

provvisto di obbiettivo Xenar aperto a f. 3.5, di otturatore Compur a 1/500° di sec., di telemetro-mirino ad oculare unico, di contapose automatico, il Duo II 620 è altresì un Kodak di uso economico: dà 16 fotogrammi 4,5×6 impiegando un film 6×9-620 meglio se Kodak Panatomic o Kodak Verichrome.

LA NOSTRA GUERRA

OTTOBRE.

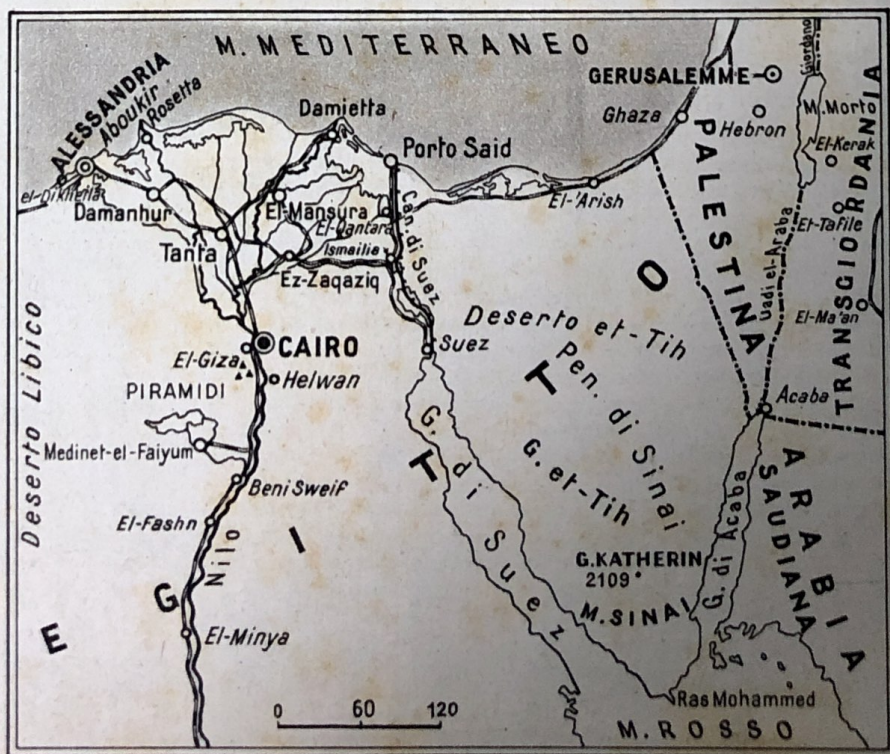
Il Quartiere Generale delle Forze Armate comunica:

15 – Le navi nemiche, già duramente colpite nei precedenti scontri, sono state ancora raggiunte nel Mediterraneo orientale dalla nostra aviazione, che ha conseguito notevoli risultati malgrado i violenti combattimenti dovuti sostenere con la caccia avversaria. Un nostro velivolo ha silurato un incrociatore nemico sotto la torre prodiera; una nave trasporto è stata colpita in pieno da una bomba di medio calibro; altri gravi danni inflitti alle navi sono in via di accertamento. Nell'Africa Settentrionale nostri aerei hanno bombardato i campi inglesi di El Dabà, Fuka, Maaten Bagush e Bir Abu Smeit, con evidenti risultati e distruggendo al suolo un aereo. Pattuglie nemiche sono state respinte ad est di Sidi-el-Barrani. Aerei nemici hanno bombardato nuovamente Bengasi, colpendo gli abitati. La nostra caccia e la difesa contraerea hanno ostacolato l'azione nemica. Altre incursioni su Bardia e Sollum, pure senza danni notevoli. Nell'Africa Orientale nostri aerei hanno bombardato e spezzonato apprestamenti difensivi nemici a monte Rejan, ad Otrub e a sud di Cuora; un nostro aereo, attaccato su Aden dalla caccia nemica, abbatteva un velivolo tipo « Gloster ». Aerei inglesi hanno lanciato bombe su Decamerè, causando lievi danni; due velivoli nemici abbattuti. Altre incursioni aeree del nemico presso Burgavo, a Saganeiti, Senafè, El Uak, Gimma e Gura, senza vittime né danni.

16 – La scorsa notte il nostro sommergibile « Toti », avvistato un sommergibile inglese della classe « Perseus » nel Mediterraneo centrale, lo attaccava decisamente a cannonate. Nel violento combattimento che ne seguì il « Toti » colpiva il sommergibile nemico, e quindi lo silurava, causandone l'affondamento. Nessuna perdita da parte nostra e solo danni irrilevanti alle sovrastrutture leggere del nostro sommergibile. Nell'Africa Settentrionale nostri aerei, nonostante le avverse condizioni atmosferiche, hanno bombardato i campi di aviazione nemici di Bir Kenaya, El Dabà, Assaba, Maaten Bagush, Fuka e Bir Abu Smeit, e baraccamenti a Marsa Matruh, centrando tutti gli obiettivi, e tornando tutti incolumi alle basi. Il nemico ha rinnovato le incursioni aeree su Bardia, Sollum, Derna e Bir Sofofi (sud-ovest di Sidi-el-Barrani), causando un morto e cinque feriti. Un'altra incursione aerea notturna su Bengasi, in più ondate, non ha fatto vittime: danni notevoli alle abitazioni, un motoscafo affondato nel porto. In zona Giarabub un nostro caccia ha abbattuto un apparecchio nemico. Nell'Africa Orientale incursioni aeree nemiche su Ras Gasar (Massaua), Diredaua e Hargeisa, senza vittime né danni.

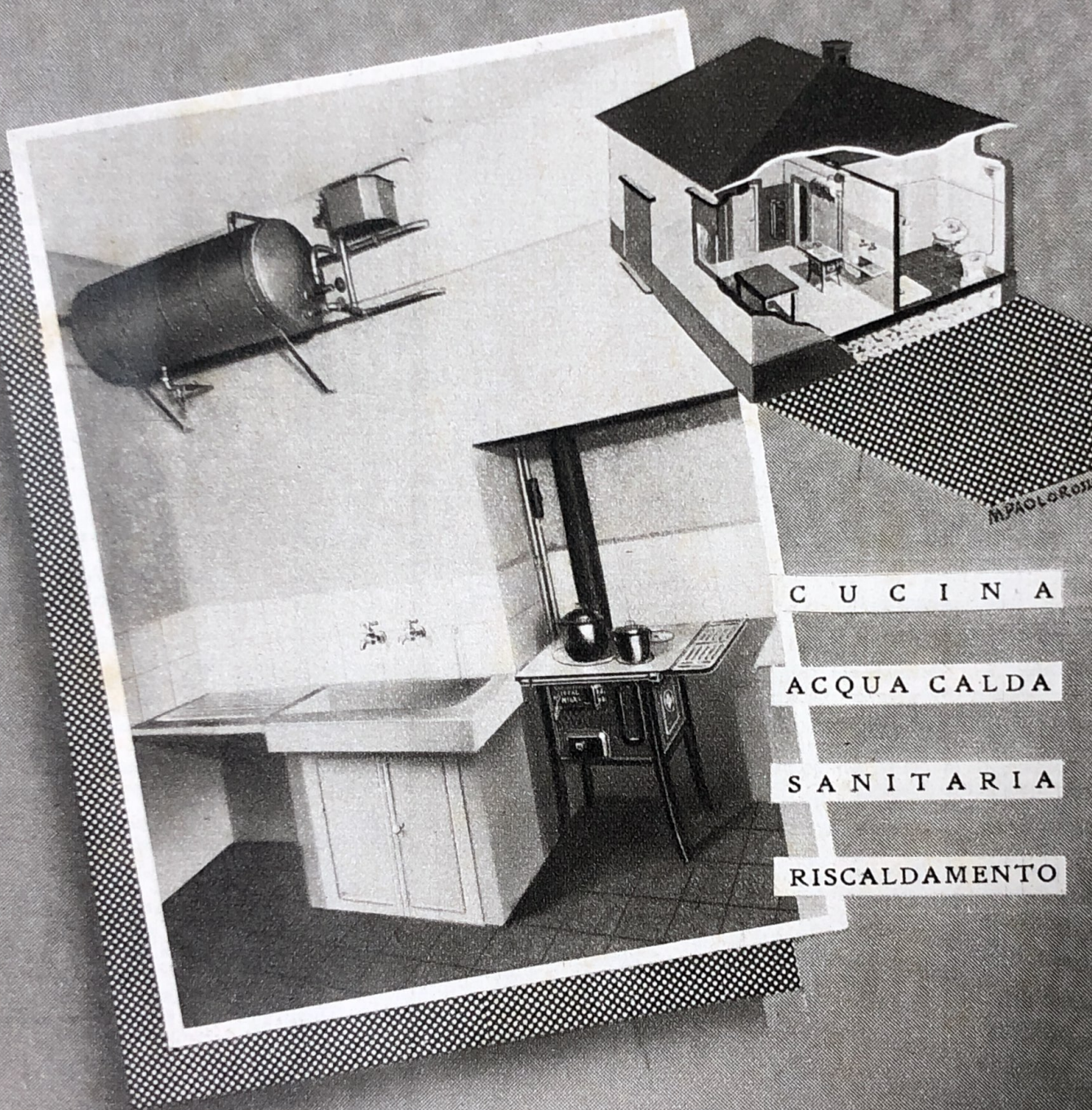
17 – Il comandante del sommergibile « Toti », che ieri ha affondato il sommergibile nemico tipo « Perseus », è il capitano di corvetta Bandino Bandini. L'incrociatore inglese silurato da un aerosilurante (vedi bollettino del 15) è, secondo l'Ammiragliato inglese, il « Liverpool », di 9300 tonnellate, armato con 12 cannoni da 152, otto da 102, con 6 tubi lanciasiluri e 3 aerei catapultabili. Nell'Africa Settentrionale scontri di pattuglie con esito favorevole. Nostri aerei hanno bombardato i campi di aviazione nemici di Fuka, Qassaba, El Dabà, ed apprestamenti nemici nelle zone d Maaten Bagush e di Marsa Matruh, con ottimi risultati. Tutti i nostri velivoli sono rientrati. L'aviazione nemica ha bombardato violentemente la città di Tobruch con bombe esplosive e incendiarie, causando danni a qualche impianto ed a 45 case di abitazione, e distruggendo 9 baracche. Nessuna vittima. Qualche bomba lanciata su Derna non ha causato vittime né danni. Nell'Africa Orientale una nostra banda ha attaccato un posto inglese a sud-est di Daga River Post, mettendo in fuga il nemico, che ha abbandonato armi, munizioni e salmerie. Nostri aerei hanno bombardato gli impianti militari dell'isola di Perim ed il campo d'aviazione di Ghedaref, distruggendo su questo undici aerei, un autocarro e facendo esplodere un deposito di munizioni. Un'altra formazione aerea ha attaccato nel Mar Rosso due grosse navi scortate, colpendone una gravemente. Aerei nemici intervenuti, affrontati dai nostri bombardieri, ebbero un velivolo tipo « Blenheim » abbattuto e probabilmente un altro, tipo « Gloster ». Aerei nemici hanno bombardato Diredaua, Decamerè, Tessenei, Cassala e Gondar, causando solo, in quest'ultima località, un morto e alcuni feriti. Danni lievi. Successive incursioni su Diredaua e Harar sono state sventate dalla nostra caccia.

18 – L'aereo che ha silurato l'incrociatore inglese « Liverpool » era comandato dal capitano pilota Massimiliano Erasi. Nell'Africa Settentrionale nostri aerei hanno bombardato nuovamente con successo, malgrado le avverse condizioni atmosferiche, i campi di aviazione di El Dabà e di Marsa Matruh, colpito il campo di El-Dikheila (Alessandria) e, lungo la rotabile Marsa Matruh-El Dabà, apprestamenti ed autocolonne nemiche, senza subire perdite. Nell'Africa Orientale nostri aerei hanno bombardato l'aeroporto ed il porto di Aden suscitando vasti incendi. L'aviazione nemica ha inflitto lievi danni all'abitato di Neghelli.

19 – Nel Mediterraneo orientale la nostra Aviazione ha attaccato navi da guerra inglesi che scortavano un convoglio, colpendo un incrociatore da 10 mila tonn. Aerei nemici hanno attaccato, a più riprese, i campi di aviazione di Rodi, causando un morto e due feriti; danni

lievi a fabbricati. Nell'Africa Settentrionale, una pattuglia nemica che si era avvicinata alle nostre posizioni avanzate di Elwa el Rabia (a sud di Sidi el-Barrani) è stata posta in fuga dal nostro fuoco. Nostri aerei hanno bombardato apprestamenti e campi di aviazione nemici a Marsa Matruh, El Dabà, Maaten Bagush, Fuka e Bir Abu Smeit, provocando incendi e visibili danni. Altri aerei hanno attaccato, a Siwa, l'aeroporto, baraccamenti ed attendamenti nemici, centrando in pieno gli obiettivi. L'aviazione nemica ha bombardato di nuovo il porto di Bengasi, senza far danni o vittime; un'incursione aerea in zona Halfaia ha causato quattro feriti. Nell'Africa Orientale è stato rintracciato e semidistrutto un aereo inglese che aveva bombardato Afmadù il giorno 2. Il 16 il nemico ha attaccato con due colonne autoblindate, sostenute da aerei, il nostro posto di Doboi (confine del Chenia): respinto, ha lasciato sul terreno alcuni morti di razza bianca, tra i quali il comandante di una delle colonne. Da parte nostra, tre feriti. L'Aviazione nemica ha bombardato Gondar, causando un morto ed alcuni feriti fra gli indigeni; Dire Daua, causando due feriti; la ferrovia di Gibuti presso Erer; Gura, Toselli, Decamerè, Cassala, Gherille e Neghelli, senza far vittime e con lievi danni.

20 – Nella notte sul 19 una nostra formazione da bombardamento pesante, dopo un lungo volo di circa 4500 chilometri, ha effettuato una azione offensiva sull'importante centro petroliero dell'isola Bahrein, possedimento inglese nel Golfo Persico. Raffinerie, oleodotti, depositi e serbatoi di carburante sono stati efficacemente colpiti e visibilmente incendiati. Tutti i nostri velivoli sono rientrati. Nell'Africa Settentrionale la nostra Aviazione ha bombardato, senza perdite, baraccamenti militari a Ras el Rum e lungo la rotabile a est di Marsa Matruh, impianti aeronautici e baraccamenti a Maaten Bagush ed a Fuka, la ferrovia e gli impianti aeronautici a El Dabà. L'aviazione nemica ha bombardato Bardia ed Halfaia senza far vittime né danni, ed ha rinnovato il bombardamento di Bengasi, colpendo alcune case nel quartiere musulmano. Nessuna vittima, né danni agli obiettivi militari. Nell'Africa Orientale un attacco nemico di truppe autocarrate contro Gherilli è stato nettamente respinto. Velivoli nemici hanno effettuato incursioni su Todignac (Lago Rodolfo), Barantù, Decamerè e Massaua, producendo lievissimi danni e qualche ferito, e su qualche altra località senza alcun risultato.

21 – In Africa Settentrionale attività di ricognizioni. Qualche incursione aerea nemica senza danni materiali; due feriti. Nell'Africa Orientale automezzi nemici, al confine eritreo sono stati costretti a ripiegare. La nostra aviazione ha bombardato le opere militari nemiche ad Habbas Wein (Chenia), l'aeroporto di Wajir, truppe ed autocolonne sulla strada Wajir-Gherilli e nella zona di Arbò ed un convoglio di navi nemiche scortate nel Mar Rosso. Durante l'incursione aerea sulla base inglese di Perim sono state affondate due unità del naviglio sottile colà dislocato. Aerei nemici su Decamerè hanno causato un morto e undici feriti tra gli indigeni e qualche danno ai baraccamenti; su Asmara, Gura, Agordat e Massaua senza conseguenze. Aerei nemici con provenienza dalla Svizzera hanno danneggiato a Verona una casa civile e un istituto di beneficenza, dove erano ricoverati 60 orfani e 150 indigenti; si lamentano 3 morti e 12 feriti; in provincia di Pavia hanno demolito due case, causando quattro morti e un ferito; in provincia di Alessandria hanno danneggiato tre fabbricati, facendo una vittima e ferendo due persone; mentre a Borgio Verezzi (Savona) hanno provocato piccoli incendi in un bosco, colpita gravemente una chiesa parrocchiale e lesionate le case vicine, senza danni alle persone. In due altre località hanno lanciato bombe in aperta campagna.

22 – Nella notte sul 21 ottobre, nel Mar Rosso meridionale, una sezione di nostre siluranti, verso la mezzanotte, riusciva a scoprire un grosso convoglio nemico fortemente scortato ed attaccava varie unità, nonostante la violenta reazione di fuoco degli incrociatori e cacciatorpediniere nemici di scorta. Poco dopo un'altra sezione di nostre siluranti si lanciava all'attacco del convoglio, riuscendo a silurare alcuni piroscafi. Si impegnavano allora, tra le nostre siluranti e le preponderanti forze nemiche, violenti combattimenti notturni. All'alba, uno degli incrociatori nemici tipo « Sidney », da 8000 tonnellate, entrato nel raggio di azione della difesa costiera della R. Marina delle isole del Mar Rosso meridionale, veniva ripetutamente colpito e gravemente danneggiato. Fermatosi al largo in gravi difficoltà, unità inglesi accorrevano in suo soccorso. Nel complesso di queste azioni sono stati affondati sei piroscafi ed altri seriamente danneggiati. Una delle nostre siluranti, colpita dal fuoco degli incrociatori nemici, è riuscita tuttavia a portarsi sotto la protezione delle batterie costiere della R. Marina: le perdite tra l'equipaggio sono lievi. All'alba il convoglio nemico è stato attaccato anche dalla nostra Aviazione, che in combattimento con la caccia avversaria ha colpito un velivolo tipo « Gloster ». Nell'Africa Settentrionale la nostra aviazione ha bombardato Fuka, Maaten Bagush, baraccamenti a Marsa Matruh e a El Dabà, le basi aeree di Hamman, a ovest di Alessandria, Helwan (a sud del Cairo) e la base

navale di Alessandria, conseguendo ovunque risultati positivi. L'aviazione nemica ha attaccato nostre truppe causando qualche ferito, ed ha bombardato due ospedali da campo, chiaramente riconoscibili, nella zona di Bug Bug, colpendo 8 ricoverati. Nell'Africa Orientale una nostra pattuglia ha sorpreso e fugato mezzi motorizzati nemici presso Liboi (Chenia). La nostra Aviazione ha bombardato le opere portuali di Aden, alcuni autocarri presso Lojatang (Chenia) e a Garissa le opere fortificate e l'aeroporto distruggendo, al suolo, due aerei ed abbattendone uno in combattimento. Un nostro apparecchio non è rientrato. L'aviazione nemica ha attaccato Aiscia, Gura, Decamerè e Massaua, senza conseguenze; Cassala, provocando un ferito, ed Asmara, dove si lamentano tre feriti e lievi danni.

23 – Nell'Africa Settentrionale aerei nemici hanno attaccato le nostre truppe tra Sollum e Sidi-el-Barrani causando un morto e qualche ferito. Nella zona di Bug Bug un nostro velivolo da caccia ha attaccato e posto in fuga due aerei da bombardamento nemici tipo « Wellington » abbattendone probabilmente uno. La nostra Aviazione ha bombardato la base navale di Porto Said. L'azione aerea sulla base navale di Alessandria di cui al bollettino di ieri, è durata due ore provocando nei magazzini e depositi del porto violente esplosioni ed incendi, senza alcuna perdita da parte nostra. Nell'Africa Orientale nostri aerei hanno attaccato, spezzonato e mitragliato depositi di carburante e postazioni contraeree sul campo di aviazione di Bura (fiume Tana). L'aviazione nemica ha eseguito incursioni senza conseguenze su Burgavo e sugli aeroporti di Asmara e Gura.

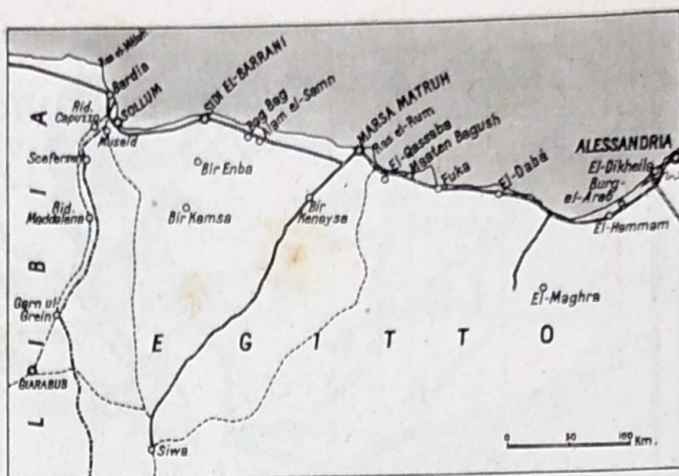
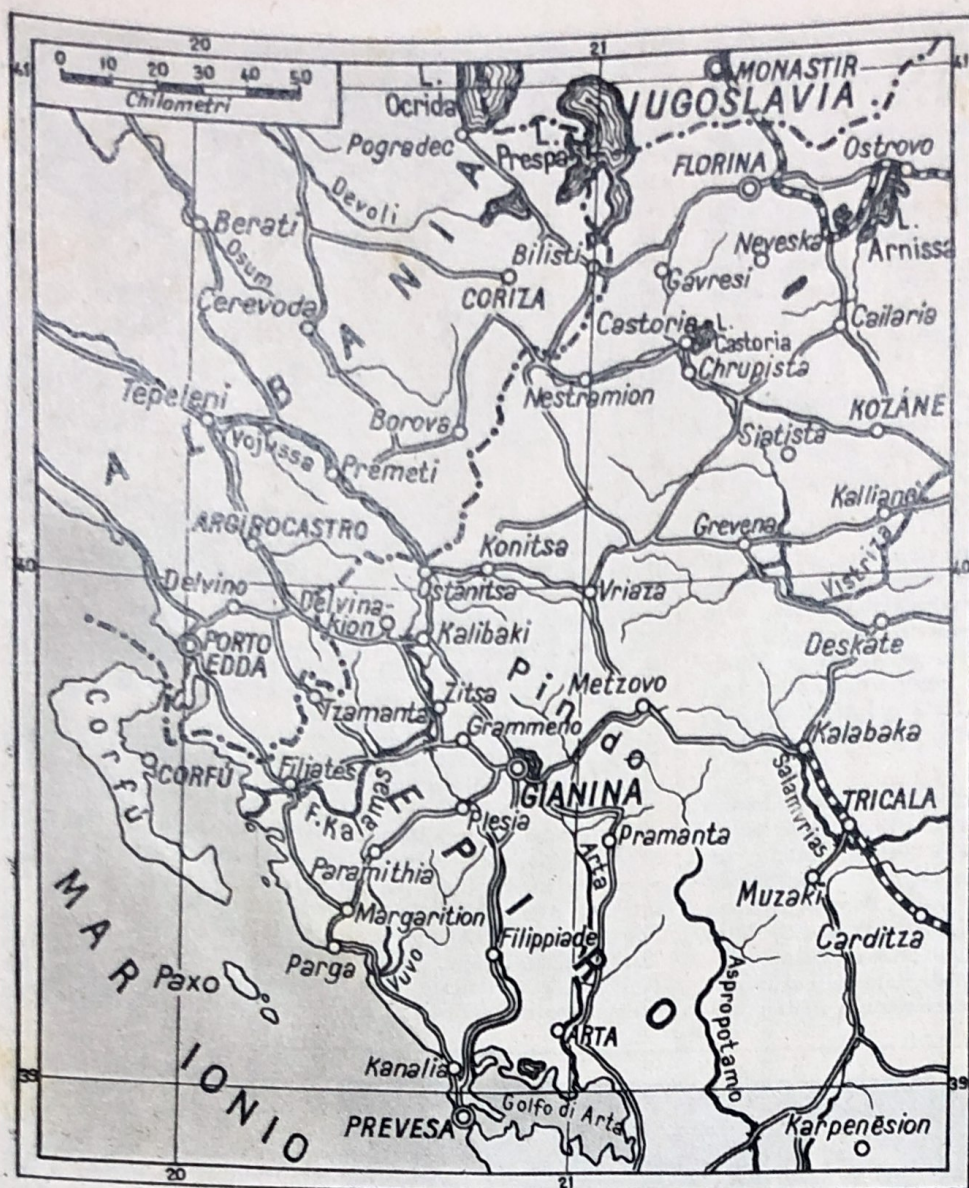
24 – Nell'Africa settentrionale il nemico ha attaccato nostre posizioni avanzate in zona Maktile (25 km. a est di Sidi-el-Barrani), ma è stato nettamente respinto, ed ha lasciato alcuni morti sul terreno; da parte nostra alcun feriti. Altri elementi avversari sono stati posti in fuga davanti alle nostre posizioni nella zona di Alam el Tummo (sud di Sidi-el-Barrani), lasciando nelle nostre mani alcuni prigionieri e materiale bellico. Alcune bombe nella zona di Sidi-el-Barrani, senza conseguenze. Nell'Africa Orientale la nostra Aviazione ha bombardato gli impianti militari dell'isola di Perim, provocando un vasto incendio, ed ha spezzonato e mitragliato gruppi armati a El Ducana. Azioni aeree nemiche su Massaua (sei feriti); nell'aeroporto di Dahar Dar, a sud-est del Lago Tana (due morti e un ferito): su Tessenei (9 feriti leggeri); su Azozò (Gondar), con un morto e 6 feriti; campi di aviazione di Alomatà, Dessiè e Decamerè con lievi danni. Altre incursioni nemiche senza conseguenze su Assab, Asmara, Cassala e Gura. Il cacciatorpediniere « Nullo », gravemente danneggiato nello scontro in Mar Rosso, si è autoaffondato nei pressi della costa.

25 – Nell'Africa Settentrionale abbiamo posto in fuga mezzi meccanizzati nemici a est di Sidi-el-Barrani. Nostri aerei hanno bombardato gli impianti portuali di Porto Said; il campo di aviazione di Catbhur, a nord-ovest del Cairo; gli impianti di Aboukir (est di Alessandria); Maaten Bagush; i campi di aviazione di Fuka, El Dabà e le stazioni di quest'ultima località e di Marsa Matruh, ovunque con notevoli effetti e senza alcuna perdita. Incursioni aeree nemiche su Tobruch, senza conseguenze, e su Bengasi, uccidendo un libico. Nessun danno agli obiettivi militari. Nell'Africa Orientale scontri a noi favorevoli di elementi motorizzati nella zona di Cassala e nel Setit. Nostri aerei hanno bombardato navi alla fonda a Porto Sudan. Aerei nemici hanno lanciato bombe su Azozò e Cassala, causando cinque feriti; su Decamerè, L'Asmara, El Uak, El Gabò (Somalia), senza conseguenze.

26 – Nell'Africa Settentrionale la nostra Aviazione ha bombardato gli impianti ferroviari di Marsa Matruh, Fuka, El Dabà, provocando incendi. Unità navali nemi-

che hanno bombardato le nostre posizioni nella zona di Maktile (ad est di Sidi-el-Barrani) senza causare alcun danno. Lo stesso dicasi per Tobruch. Un velivolo nemico è stato abbattuto dalla nostra caccia e altri due, uno dei quali colpito dall'artiglieria contraerea della R. Marina, sono stati probabilmente abbattuti. Nell'Africa Orientale una nostra formazione aerea ha bombardato il campo di aviazione nemico di Malindi (costa del Chenia). L'aviazione nemica ha attaccato Gorra (Chenia) ferendo due dubat, Assab, dove sono stati causati lievi danni, e Decamerè senza conseguenze. Il comandante del cacciatorpediniere « Nullo », capitano di corvetta Borsini, dopo aver posto in salvo quasi tutto l'equipaggio, si è inabissato con la sua nave.

27 – Il velivolo nemico, segnalato come probabilmente abbattuto dalle batterie contraeree della R. Marina durante l'attacco aereo su Tobruch, è stato effettivamente distrutto. Nell'Africa Orientale nostri velivoli hanno spezzonato un concentramento nemico sul torrente Ghirghir, 40 km. a nord di Cassala. Un pattuglione nemico ha attaccato un nostro ponte a El Ducana ed è stato nettamente respinto. Incursioni aeree nemiche senza conseguenze su Assab, Gherille e Cassala; a Metemmà due morti, otto feriti e la chiesa cattolica gravemente danneggiata; a Buna e Debel, nel Chenia, otto ascari feriti; a Marsa Teclai, quattro feriti. Durante il bombardamento aereo nemico del giorno 20 su Assab è stato colpito l'ospedale con danni al padiglione della maternità e agli alloggi delle infermiere e delle suore.

28 – Su Malta nove nostri velivoli da caccia hanno impegnato un vivace combattimento contro nove apparecchi inglesi, abbattendone due e probabilmente un terzo. Tutti i nostri velivoli sono rientrati. Nell'Africa Settentrionale la nostra Aviazione ha bombardato gli obiettivi militari tra el Qantara ed Ismailia (a sud di Porto Said). Aerei nemici hanno effettuato incursioni su Bengasi e nella zona di El Abiar (a est di Bengasi), causando cinque morti ed alcuni feriti. Aerei nemici hanno lanciato bombe in località Maltezzana (Stampalia), senza causare né danni né perdite; uno di essi, certamente colpito, si è allontanato perdendo quota. Nell'Africa Orientale nostre formazioni aeree hanno bombardato depositi e truppe nella zona di Garissa e di Lodwar (Chenia). Un nostro velivolo non è rientrato. L'aviazione avversaria ha lanciato bombe su El Uak, Mega e Magi, causando complessivamente due morti ed un ferito e lievi danni.

29 – All'alba di ieri le nostre truppe dislocate in Albania hanno varcato la frontiera greca e sono penetrate per vari punti nel territorio nemico; l'avanzata prosegue. La nostra Aviazione, nonostante le avverse condizioni atmosferiche, ha bombardato ripetutamente gli obiettivi militari assegnati, colpendo bacini, banchine, scali ferroviari e provocando incendi nel porto di Patrasso; gli impianti lungo il canale di Corinto e nella base navale di Prevesa e gli impianti aeroportuali della base aerea di Tatoi, presso Atene. Tutti i nostri velivoli sono rientrati. Nell'Africa Orientale una nostra formazione aerea ha spezzonato attendamenti nemici nella zona di Sciusceib

(Medio Sudan). Aerei nemici hanno bombardato Asosa (a sud-est di Kurmuk) e Dima (a nord-est di Abra Marcos), causando sette feriti.

30 – Le nostre truppe hanno continuato l'avanzata nel territorio greco, vincendo resistenze di retroguardie nemiche. Nell'Africa Settentrionale incursioni aeree del nemico su Bardia e Tobruch hanno causato due morti e danni di lieve entità. Nell'Africa Orientale attacchi nemici presso Tessenei e tra Cassala e Sabderat sono stati da noi respinti con lievi perdite. Incursioni aeree nemiche su Assab hanno causato lievi danni.

31 – Le nostre unità, proseguendo l'avanzata nell'Epiro, hanno raggiunto il fiume Calamas in vari punti. Il tempo pessimo e gli ostacoli frapposti dal nemico in ritirata non rallentano la nostra marcia. La nostra Aviazione, ad onta delle condizioni atmosferiche proibitive e della vivace reazione contraerea avversaria, ha bombardato nel porto di Patrasso piroscafi nemici carichi di truppe, la base di Lepanto, baraccamenti di truppe al passo Metzovo e importanti apprestamenti e nodi stradali nella valle del Calamas. Un velivolo nemico è stato abbattuto. Uno dei nostri non è rientrato. Nell'Africa Orientale una colonna meccanizzata nemica spintasi verso Gadurra (Chenia) è stata respinta ed ha subito perdite. Aerei nemici hanno lanciato bombe su Buna, Massaua, Lugh Ferrandi, Keren, Berbera, causando complessivamente 5 morti e 16 feriti. Altre incursioni aeree su El Uak e Sardò non hanno causato né danni né vittime.

NOVEMBRE

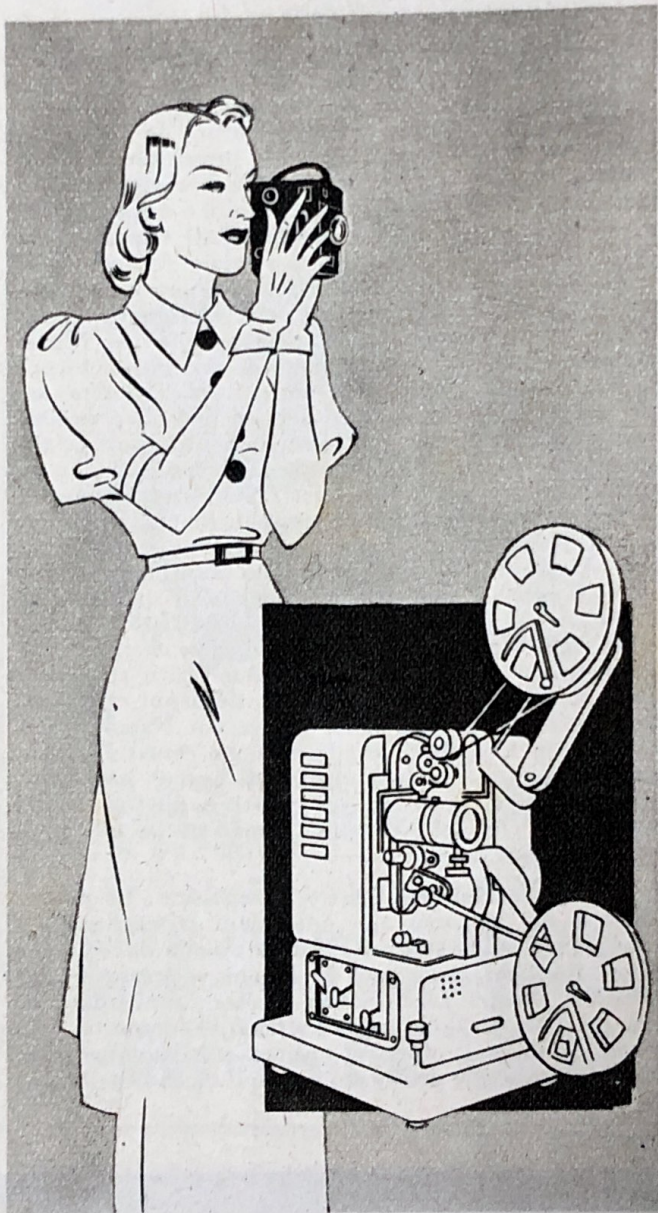
1 – Le operazioni in Epiro si svolgono regolarmente. Le nostre forze hanno raggiunto il nodo stradale di Kalibaki. Nell'Africa Settentrionale nostre colonne celeri hanno inseguito forze avversarie fin oltre Alam-el-Samn (40 km. a est di Sidi-el-Barrani). La nostra Aviazione ha violentemente attaccato le posizioni nemiche impegnando accaniti combattimenti con la sua caccia. Sette velivoli nemici sono stati certamente abbattuti dai nostri bombardieri, altri dieci dalla nostra caccia e due altri probabilmente; tre nostri velivoli mancano. Incursioni aeree nemiche sui campi di aviazione della Marmarica, hanno causato un morto e tre feriti; tenui danni materiali. Nell'Africa Orientale incursioni aeree nemiche su Adi Galla con lievi danni e tre indigeni feriti; su Agordat senza conseguenze. L'aviazione nemica ha lanciato diverse bombe su Napoli, causando danni limitati a Bagnoli, a Porta Capuana ed a Pomigliano d'Arco. Si lamentano un morto e cinque feriti.

2 – In Grecia, nostre azioni in corso nella valle del Calamas, in direzione di Gianina e sulle alture del Pindo. La nostra Aviazione ha bombardato ieri, di giorno, l'arsenale militare di Salamina e navi alla fonda; obiettivi militari a Corfù, provocando forti esplosioni e incendi; baraccamenti di truppe a Skiperò con sensibili risultati; la stazione di Larissa, ove fu colpito un treno; il canale di Corinto, la ferrovia Corinto-Atene, che risultò interrotta in vari punti, e, in due successive ondate, Salonicco. Un velivolo nemico è stato probabilmente abbattuto; tutti i nostri sono rientrati. Nel Mediterraneo centrale due aerei da ricognizione hanno assalito tre caccia nemici, abbattendone due. Uno dei nostri non è rientrato. Nostri aerei da caccia hanno abbattuto un quadrimotore inglese tipo « Sunderland »; altro « Sunderland » è stato gravemente colpito nei pressi di Malta. Nell'Africa Orientale un attacco di pattuglie nemiche a un nostro posto di confine nella zona di Tessenei, è stato respinto dalla nostra pronta reazione. Una nostra colonna ha occupato

presso Cassala le alture dei monti Sciusceib, dominanti la pianura sudanese. Durante una nostra incursione aerea sul campo di Roseires furono abbattuti due caccia inglesi tipo « Gloster ». Azioni aeree nemiche su alcune località lungo la ferrovia Adele-Aiscia con lievissimi danni. In Egeo nostri aerei hanno bombardato e mitragliato, con evidenti risultati e senza alcuna perdita, truppe che stavano sbarcando a Creta, colpendo anche alcuni piroscafi e danneggiando opere portuarie e materiali.

3 – Le azioni iniziate in Epiro sono in corso di sviluppo. Le nostre truppe, nella loro avanzata da Borgo Tellini a Ponte Perati, su Kalibaki, hanno superato numerose linee difensive ben munite e fortemente appoggiate da ostacoli. La nostra Aviazione ha bombardato ripetutamente gli obiettivi militari di Corfù, provocando numerose esplosioni specialmente presso Fortenuovo; il porto di Patrasso, incendiando la stazione di Smandrea e colpendo un opificio e la caserma di fanteria; Larissa; Gianina; Salonicco, ove è stato probabilmente abbattuto un velivolo avversario; Navarino ove è stato provocato un incendio, e le opere portuarie di La Canea. Due nostri velivoli non sono rientrati. Nelle prime ore pomeridiane quattro formazioni da bombardamento, scortate da caccia, hanno attaccato Malta, danneggiando seriamente gli impianti portuali di La Valletta e dell'aeroporto di Micabba. La violenta reazione antiaerea e contraerea ha dato luogo a un vivace combattimento in cui un velivolo nemico in fiamme è precipitato in mare. Un nostro apparecchio non è rientrato. Al ritorno, una nostra formazione attaccata da quattro caccia nemici li ha costretti a desistere dalla lotta. Al largo della costa egiziana nostri velivoli siluranti hanno colpito una nave di una grossa formazione inglese. Nell'Africa Orientale la nostra aviazione ha bombardato le opere portuali di Perim e il campo di aviazione di Roseires, colpendo al suolo due velivoli tipo « Wellsley ». Durante una ricognizione aerea su Chascim el-Ghirba, un nostro velivolo ha abbattuto un caccia avversario e ne ha colpito gravemente un altro. Nella zona di monte Sciusceib (a nord-ovest di Cassala) reparti sudanesi sono stati respinti da nostre pattuglie. Due nostri sommergibili non sono rientrati alla base.

4 – Nel settore dell'Epiro l'azione delle nostre unità continua oltre le posizioni di Kalibaki. La nostra Aviazione ha battuto intensamente le posizioni nemiche nella zona ad est del Korciano e rinnovato il bombardamento di Salonicco, della cittadella di Corfù, del forte di Navarino e della rotabile Gianina-Kalibaki. Un nostro velivolo non è rientrato. Durante il combattimento aereo nel cielo di Salonicco, di cui al bollettino di ieri, oltre al velivolo nemico segnalato come probabilmente abbattuto, ne risultano abbattuti altri cinque. Un nostro idrovolante da ricognizione, attaccato da un bimotore « Blenheim », lo ha costretto ad allontanarsi con gravi danni a bordo. Nell'Africa Settentrionale una nostra colonna celere ha posto in fuga autoblinde nemiche. Aerei nemici hanno attaccato nostri elementi a Garn Ul Grein (a nord-est di Giarabub), causando due morti e alcuni feriti. Nell'Africa Orientale attacchi nemici a Monte Sciusceib (Cassala) sono stati nettamente respinti con lievi perdite da parte nostra. Sono rimasti nelle nostre mani alcuni prigionieri. Nel Mar Rosso la nostra Aviazione ha bombardato un piroscafo scortato da un incrociatore e gli impianti portuari dell'isola di Perim. Aerei nemici hanno bombardato Assab: tre morti, alcuni feriti e lievi danni materiali alle costruzioni della città. Nella scorsa notte aerei nemici hanno tentato di colpire la città di Napoli: accolti dal fuoco di sbarramento contraereo, sono stati costretti a lanciare le bombe in aperta campagna, causando un morto e tre feriti.

5 – Nel settore epirota nostri elementi, vincendo vivaci resistenze nemiche, hanno raggiunto la testata della Vojussa. La nostra Aviazione ha secondato intensamente le operazioni terrestri durante l'intera giornata, bombardando vie di comunicazione, colonne di truppe e di autocarri, baraccamenti ed apprestamenti difensivi nelle zone di Florina, di Kastoria e di Gianina. Ripetute azioni di bombardamento in picchiata hanno colpito inoltre batterie ed altri obiettivi sul costone a nord di Gianina e lungo la rotabile Gianina-Kalibaki. Altri nostri aerei

hanno bombardato i porti di Volos, di Prevesa e di Patrasso, abbattendo certamente un caccia nemico e probabilmente un altro. Ulteriori accertamenti ci dànno come distrutti il giorno 2 altri sei velivoli nemici, oltre a quelli segnalati nel bollettino di ieri, elevando così a 11 i velivoli avversari certamente abbattuti in detta giornata, più uno probabile. Nostri caccia hanno sorpreso e mitragliato su Malta alcuni grossi idrovolanti alla fonda. Nessun nostro velivolo è andato perduto nelle azioni suddette. Nell'Africa Orientale la nostra artiglieria ha distrutto automezzi corazzati presso Monte Sciusceib (Cassala). Aerei nemici hanno lanciato bombe su Cheren, uccidendo un indigeno e ferendone quattro, tra cui una donna ed un bambino; su Neghelli, non facendo vittime né danni materiali. Un velivolo nemico abbattuto dalla difesa contraerea e l'equipaggio catturato. Nostri sommergibili hanno affondato nell'Atlantico alcuni piroscafi per 24 mila tonnellate complessive.

6 – Azioni in corso nel settore epirota e sulle alture del Pindo. Tentativi nemici respinti a nord del varco di Kapestica e fra i rami meridionali del lago Prespa col concorso dell'aviazione, che ha battuto le vie di comunicazione e le colonne nemiche, interrotto il ponte sull'istmo del lago Prespa, mitragliati e distrutti automezzi nemici, colonne di truppe centrate e disperse. Nostri aerei hanno inoltre bombardato nodi stradali nella zona di Gianina e di Metzovo, la stazione ferroviaria di Florina, le basi navali di Navarino, del Pireo e di Argostoli e gli obiettivi militari di Corfù. Un sommergibile nemico, diretto contro un nostro convoglio nel Mediterraneo centrale, è stato affondato da una nostra torpediniera di scorta. Nell'Africa Settentrionale nostre colonne celeri hanno incalzato il nemico fino oltre 50 km. a Sud-est di Sidi-el-Barrani. Aerei nemici hanno lanciato bombe sulla ridotta Maddalena, senza conseguenze, e su Garn-ul-Grein causando tre feriti. Nell'Africa Orientale automezzi armati nemici nella zona di Sciusceib furono costretti a ripiegare, lasciando sul terreno un ufficiale morto. Alcuni prigionieri indiani sono caduti nelle nostre mani. Un caccia è stato abbattuto dai nostri nel cielo di Metemmà. Un nostro velivolo ha bombardato piroscafi scortati nel Mar Rosso. Incursioni aeree nemiche su Cheren hanno causato un morto e due feriti; su Chisimaio e su Gherille nessuna vittima, né danni materiali. Aerei nemici diretti, la notte scorsa, su Napoli, sono stati posti in fuga dalla pronta reazione contraerea. Alcune bombe cadute a Surbo (prov. di Lecce), hanno distrutto due case, causando sei morti e quattro feriti. Altre, a San Vito dei Normanni, hanno ucciso otto persone e ferite sei.

7 – Il fiume Kalamas è stato oltrepassato. La nostra Aviazione ha concorso alle operazioni mitragliando e bombardando apprestamenti nemici lungo la rotabile Gianina-Kalibaki, nella zona di Florina e presso il lago di Presba. Nostri aerei hanno inoltre bombardato le opere portuali di Volos e di Patrasso, l'aeroporto e la stazione di Larissa, obiettivi militari a Missolungi, Zakintos e Methone, e provocato notevoli incendi nella stazione di Florina, senza subire alcuna perdita. Un velivolo nemico è stato certamente ed un altro probabilmente abbattuto. In una incursione aerea nemica su l'aeroporto di Valona un velivolo è stato abbattuto dalla nostra caccia ed un altro dalle batterie contraeree della R. Marina. Un quadrimotore nemico è stato mitragliato e danneggiato alla fonda a Malta da nostri caccia. Nell'Africa Orientale il nemico è stato respinto dal nostro presidio a Gallabat, subendo notevoli perdite: altri attacchi sono in corso. La nostra Aviazione, cooperando con le truppe, ha abbattuto sei velivoli nemici tipo « Gloster ».

8 – Le operazioni proseguono sul fronte dell'Epiro. La nostra Aviazione ha bombardato le rotabili presso il lago di Presba e la piazzaforte di Corfù, centrando ripetutamente gli obiettivi, senza subire alcuna perdita. Sei velivoli nemici hanno attaccato Valona: quattro sono stati sicuramente abbattuti e gli altri due probabilmente. Sono stati catturati due piloti inglesi. Nell'Africa Settentrionale nostri aerei hanno attaccato l'aeroporto e gli apprestamenti nemici dell'oasi di Siwa, infliggendo al nemico ingenti perdite e danni materiali. Due velivoli sono stati incendiati al suolo. Dalle ore 3 alle ore 4.30 apparecchi nemici hanno lanciato tre bombe sulla stazione ferroviaria di Brindisi e due bombe incendiarie nei pressi della stessa, danneggiando qualche binario, una conduttura d'acqua e un vagone. Un principio di incendio in una abitazione privata è stato subito domato. Nessuna vittima.

9 – In Epiro, le nostre unità rafforzano le teste di ponte oltre il Kalamas. Durante una ricognizione aerea nel Mediterraneo centrale nostri velivoli hanno abbattuto un aereo nemico e danneggiato gravemente altri due. Nell'Africa Settentrionale mezzi meccanizzati nemici sono stati posti in fuga. L'aviazione nemica ha bombardato Tobruch: (un ferito e lievi danni) e Derna (9 morti, 26 feriti e pochi danni materiali). Nell'Africa Orientale è stata respinta una incursione di velivoli da caccia nemici ed abbattuto un apparecchio inglese. Bombe nemiche sono cadute a Torino presso un ospedale di maternità, il sanatorio San Luigi, l'ospedale militare e una caserma: qualche danno, un morto e 7 feriti. In una casa fra Moncalieri e Cambiano si lamentano 9 morti e diversi feriti. Alcuni piccoli incendi prontamente domati. Aerei nemici su Cagliari non hanno causato né danni né vittime.

10 – In Epiro, la nostra cavalleria si è spinta sino al fiume Vuvos. Nel Mediterraneo centrale, nostri aerei hanno colpito con bombe di grosso calibro una nave da battaglia ed una portaerei nemiche, e abbattuto due apparecchi e probabilmente un terzo. Nostri caccia hanno abbattuto un altro velivolo nemico tipo « Blenheim ». In Africa Settentrionale, nostri apparecchi hanno bombardato El Qassaba, Maaten Bagush, El Dabà e Fuka, provocando molti incendi. Sono stati inoltre bombardati efficacemente il porto di Alessandria e Porto Said. Nessun nostro velivolo perduto. Il nemico ha lanciato alcune bombe su Derna senza causare danni. In Africa Orientale (vedi bollettino del 7) si sono svolti accaniti combatti-

menti nella zona di Gallabat. Premuto da forze superiori, il nostro presidio di Gallabat, dopo strenua resistenza, aveva dovuto ripiegare su Metemmà. Un contrattacco tentato il giorno seguente non era riuscito per insufficienza di forze. Ieri, un altro nostro contrattacco con forze sopraggiunte sbaragliava ogni resistenza nemica. Gallabat è nuovamente in nostro potere. La nostra Aviazione, mitragliando i reparti nemici, ha incendiato tre carri armati e bombardato Ghedaref, provocando un vasto incendio. All'alba di ieri aerei nemici hanno lanciato bombe sulla Sardegna nella zona di Carbonia, senza far vittime né danni. Lo stesso è avvenuto nella regione di Cremona. All'alba di oggi aerei nemici hanno tentato di sorvolare Napoli, ma a causa del pronto sbarramento aereo non hanno potuto lanciare bombe sulla città: alcune sono cadute fra Napoli e Pompei, una incendiaria presso Torre Annunziata: nessuna vittima, né danni.

11 – Navi inglesi, raggiunte dai nostri aerei nel Mediterraneo centrale, sono state intensamente bombardate, malgrado la violenta reazione aerea e contraerea. A Malta nostri caccia hanno mitragliato al suolo tre aerei bimotori. Due nostri velivoli non sono rientrati. Nostri bombardieri, raggiunti gli obiettivi militari e navali nel golfo di Suda (Creta), hanno colpito due incrociatori. Altri hanno attaccato: la base navale di Alessandria d'Egitto, colpendo le installazioni portuali; El Hamman, El Dabà, baraccamenti e apprestamenti a sud di Marsa Matruh, le comunicazioni stradali e ferroviarie tra El Qassaba, Maaten Bagush e Fuka, nonché le basi aeree nemiche di Helwan (Cairo) e di Ismailia, suscitando incendi visibili a grande distanza. Nessuna perdita da parte nostra. Navi nemiche hanno bombardato le nostre posizioni a Sidi-el-Barrani, senza far vittime né danni. Autoblinde nemiche sono state poste in fuga a circa 60 chilometri a sud-ovest di Sidi-el-Barrani. Nell'Africa Orientale tiri di artiglieria su Gallabat: nessun danno. La nostra aviazione ha battuto gli apprestamenti difensivi a M. Reijan (a ovest di Gallabat) e colpito al suolo un velivolo sul campo di Saraf Said. Incursioni aeree nemiche su Metemmà, Gondar, Massaua, Cheren e Assab hanno causato due morti e alcuni feriti indigeni: danni materiali insignificanti.

12 – La notte sul 10 novembre, nel Mediterraneo centrale, un nostro sommergibile ha colpito sicuramente con due siluri, e probabilmente con un terzo, l'ultima grande nave di una formazione inglese. È probabile la perdita dell'unità nemica, certo gravissimamente danneggiata. Nella notte successiva nostri sommergibili in crociera silurarono e affondarono due piroscafi di un convoglio scortato diretto dal Mediterraneo centrale verso levante. Nelle prime ore della notte sul 12, aerei nemici hanno attaccato la base navale di Taranto, accolti dalla difesa contraerea della piazza e delle navi alla fonda. Solo una unità è stata, in modo grave, colpita. Nessuna vittima. Sei aerei nemici sono stati abbattuti e i loro equipaggi in parte catturati; tre altri probabilmente. Nell'Epiro sono stati nettamente stroncati tentativi nemici su Kalibaki. La nostra aviazione ha reiterato intensi bombardamenti sugli obiettivi militari di Gianina, Metzovo, Kastoria, Corfù, Larissa e sull'istmo del lago di Presba, senza alcuna perdita. Nell'Africa Settentrionale mezzi meccanizzati nemici sono stati posti in fuga da nostre colonne nella zona di Alam et Hatsci (sud-est di Sidi-el-Barrani). Nostri aerei hanno bombardato il campo d'aviazione e la stazione ferroviaria di Burg-el-Arab (sud-ovest di Alessandria), il campo d'aviazione di Maaten Bagush, baraccamenti e apprestamenti nemici a Marsa Matruh. Aerei nemici hanno colpito a Derna case civili, causando 2 morti e 10 feriti; a Bengasi la colonia penale (3 morti e 10 feriti); la zona di Bardia e Sidi-el-Barrani, senza danni. Nell'Africa Orientale ripetuti attacchi nemici su Gallabat sono stati nettamente respinti.

13 – Sono stati respinti tentativi nemici di avvicinarsi alle nostre posizioni avanzate oltre confine, nel settore dell'Epiro. Nostri aerei hanno bombardato posizioni nemiche sul Pindo, presso il bivio Mitzuni-Gianina, nella

zona di Kalibaki e di Filippiade, ed hanno abbattuto un velivolo «Blenheim» nella zona di Berat. Aerei nemici, in una incursione su Durazzo, hanno causato alcuni morti e feriti; un velivolo avversario è stato probabilmente abbattuto. Durante un'esplorazione offensiva su Malta abbiamo perduto un velivolo da caccia. Nell'Africa Settentrionale nostri velivoli hanno bombardato le installazioni militari di Suez e i campi d'aviazione del Cairo e di Abukir. Nell'Africa Orientale, durante uno scontro nella zona di Cassala, il nemico ha lasciato sul terreno una cinquantina di morti; i nostri hanno catturato mitragliatrici, fucili e munizioni subendo perdite lievissime. Presso Ostrub (zona di Cassala) la nostra Aviazione ha bombardato e mitragliato trinceramenti e postazioni d'artiglieria, truppe, attendamenti nemici e automezzi. Aerei nemici hanno eseguito una incursione su Metemmà, causando 3 morti e 12 feriti. La nostra caccia ha abbattuto un velivolo e probabilmente altri due. Un'incursione di aerei nemici su Brindisi, Taranto e Bari. Solo in quest'ultima città sono state gettate bombe, che hanno provocato danni materiali irrilevanti e 3 feriti.

14 – In Epiro nostre azioni locali, appoggiate dall'Aviazione, si sono svolte con successo nella zona di Kalibaki. Attacchi nemici nella zona del Korciano sono stati nettamente respinti col concorso dell'Aviazione. Nostri bombardamenti aerei sull'aeroporto di Papas, su obiettivi militari di Argostoli e su Prevesa, e mitragliamento di colonne nemiche. Bombe nemiche su Valona, causando 6 morti e 30 feriti, e su Durazzo, senza vittime né danni. Due «Blenheim» abbattuti dalla nostra caccia nei pressi di Pantelleria; un altro al largo di Cagliari. Nel Mediterraneo orientale nostri velivoli hanno abbattuti due caccia nemici e probabilmente altri due. Nostri aerei hanno silurato nel Mediterraneo orientale due piroscafi nemici in convoglio, uno dei quali è affondato. Nostre formazioni aeree hanno colpito un incrociatore nel porto di Alessandria d'Egitto e svolte nella notte altre azioni aeree sulla stessa base navale. Nostri aerei hanno provocato incendi sulla ferrovia Fuka-el-Dabà e Maaten Bagush e mitragliato il campo di Maaten Bagush, incendiato un aereo da bombardamento nemico e altri tre seriamente danneggiati, senza alcuna perdita da parte nostra. Aerei nemici su Bardia, Derna e Bengasi hanno causato danni lievi e ferito un musulmano. Nell'Africa Orientale scontri di pattuglie a noi favorevoli, a Lakitaung (lago Rodolfo) e a Jubdo (a sud di Mega). Tiri d'artiglieria nemica, senza conseguenze, sulle nostre posizioni a Gallabat. Incursioni aeree nemiche su Assab, su Dire Daua, con danni insignificanti e nessuna vittima; su Crotone, dove le bombe sono cadute in mare; e su Taranto, causando un morto e 3 feriti nella popolazione civile; 2 morti e 9 feriti tra i militari e alcuni danni alle abitazioni. Due velivoli nemici sono stati probabilmente abbattuti.

L'isola di Perim e il possedimento di Aden.

La nostra arma aerea ha ripetutamente portato la sua offesa sull'isola di Perim, situata nella parte più angusta dello Stretto di Bab-el-Mandeb, a poco più di 3 km dalla costa araba e a circa 20 dall'Africa, con una superficie di 13 kmq. Di natura vulcanica, con formazioni coralline che rivestono le parti meno elevate, l'isola è priva d'acqua. Nella costa sud-occidentale si aprono le due insenature della Baia di Perim e della False Bay. Già conosciuta dai Greci e dagli Arabi, vi fece scalo A. d'Albuquerque nel 1513 e la chiamò Vera Cruz; nel 1799 la Compagnia delle Indie prese possesso dell'isola, che venne in seguito abbandonata, finché nel 1857 l'Inghilterra l'occupò definitivamente, costruendovi un faro e varie opere di fortificazione. L'isola, per la sua posizione dominante l'imboccatura del Mar Rosso, è sede d'una guarnigione e di una importante stazione carboniera.

Lo stretto di Bab-el-Mandeb, che mette in comunicazione il Mar Rosso col Golfo di Aden e l'Oceano Indiano,

ha un'ampiezza minima di 27 km. L'isoletta di Perim – come si legge nell'*Enciclopedia Italiana Treccani* – lo divide in due parti ineguali, di cui quella occidentale rappresenta veramente il canale di passaggio fra i due mari, con una profondità che supera i 200 m. Il nome dello stretto deriva dalle voci arabe «bab» porta e «mandab» (luogo del lamento funebre), nome d'un monte della costa araba, che, secondo una leggenda ricordata dal geografo Yaqut (sec. XIII d. C.), sarebbe stato un tempo collegato al promontorio opposto della costa africana, prima che un certo re ne facesse eseguire il distacco.

Aden è un porto marittimo sulla costa meridionale dell'Arabia, che dà il nome al golfo in cui trovasi e al territorio retrostante. Dal 1839 appartiene agli Inglesi, i quali lo fortificarono, ed estesero poco a poco la loro conquista lungo la costa e verso l'interno.

Diciotto anni dopo la conquista di Aden, come si è detto, anche l'isolotto di Perim cadde nelle mani degli Inglesi. Così, per gli accordi anglo-turchi del 1905 e 1914, che ne delimitavano la frontiera verso l'interno, se il vero possedimento britannico si estende su una superficie molto limitata, il protettorato di Aden, invece, occupa una larga striscia costiera, dal Mar Rosso all'Uadi Bana, e penetra abbastanza in profondità verso il deserto arabico, specie a Nord-Est. Il possedimento di Aden, compresa l'isola di Perim, ha una superficie di circa 200 kmq., con 50.000 abitanti; il protettorato invece 24.600 kmq., con 100.000 abitanti.

La residenza e il protettorato di Aden erano soggetti, quanto agli affari politici e militari, al Governo britannico; quanto agli affari civili al Governo indiano. A seguito dell'«Aden Colony Order» (1936), la residenza fu dichiarata colonia della Corona a partire dal 1° aprile 1937.

L'importanza del protettorato è assai scarsa, data la povertà economica del paese, dovuta soprattutto al fattore climatico. Considerevolissima, invece, è l'importanza strategica e commerciale del porto, situato a meno di 200 km. dallo stretto di Bab-el-Mandeb. Parte di un'aspra penisola vulcanica e la roccia nuda ergentesi bruscamente alle sue spalle ne fanno una mirabile difesa naturale. Insieme col munitissimo isolotto di Perim e con le colonie britanniche dell'altra sponda nel golfo di Aden, costituisce un efficace sistema di fortificazione e sbarramento della porta meridionale del Mar Rosso.

Grave elemento di debolezza per un luogo fortificato era la mancanza d'acqua potabile, ma all'inconveniente fu in parte ovviato mediante lo scavo di pozzi assai profondi e con la costruzione di un lungo acquedotto. Tuttavia è ancora necessario ricorrere all'ausilio dell'acqua marina, resa potabile con adatti procedimenti.

I grandi serbatoi idrici scavati nella roccia presso Aden sono da alcuni viaggiatori considerati opera romana.

I colossali impianti petroliferi delle isole Bahrein.

L'arditissimo colpo dell'Ala fascista sulle isole Bahrein ha suscitato vivissima impressione nel mondo. Tutti gli impianti petroliferi colpiti appartengono alla *Bahrein Petroleum Company*, filiazione del trust *Standard Oil of California*. Nel 1927, con un audace colpo di astuzia, quel *trust* riuscì ad ottenere la concessione dello sfruttamento del sottosuolo nella maggiore delle isole che dà il nome all'Arcipelago, mentre il Sultano locale aveva, fino dal 1923, riconosciuta la sovranità britannica.

Le isole si rivelarono ben presto un vero oceano sotterraneo di petrolio. Ecco, infatti, dall'inizio ad oggi, la produzione petrolifera delle Bahrein:

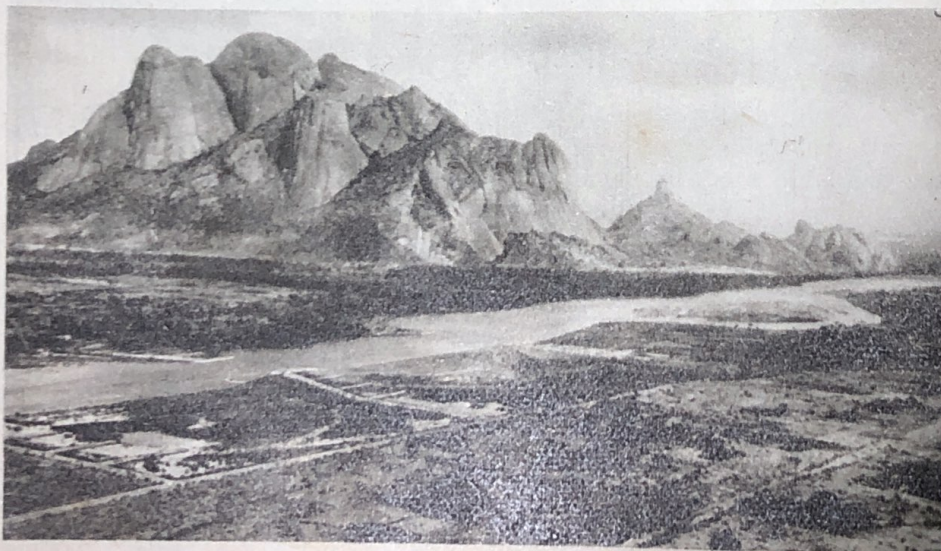
Anno	Tonnellate
1932	123
1934	13.000
1935	40.724
1936	635.555
1937	1.058.557
1938	1.132.000
1939	1.023.000
1940 (primo semestre)	520.000

INDIGENI PER LE VIE DI CASSALA.

grossi serbatoi e depositi metallici della capacità di 60 ... barili l'anno.

Sono questi gli impianti colpiti dall'intrepida Ala fascista, che con un volo di 4500 km. ha raggiunto e centrato l'obiettivo.

La *Bahrein Petroleum* nel settembre scorso aveva completata la primitiva concessione di 100 mila ... terreno con un nuovo accordo che concedeva alla Società lo sfruttamento totale di tutte le isole dell'Arcipelago.

Le Bahrein hanno una grande importanza sul mercato petrolifero mondiale ed un posto preminente nella carta petrolifera dell'Asia. Nelle Bahrein infatti, la flotta e l'aviazione inglese, che hanno la loro base aereo-navale ad Aden, andavano a rifornirsi. L'Iran, per contro, protestò vivamente quando l'Inghilterra dichiarò il protettorato, e non desiste dal chiedere la restituzione dell'arcipelago, dimostrando che le isole hanno sempre fatto parte integrale del regno dello Scià.

Le isole Bahrein sono sette e formano un piccolo arcipelago situato a 750 km. dal fondo del Golfo Persico, ed appena 30-40 km. dalla opposta costa orientale della penisola arabica. L'isola principale, che dà il nome al gruppo, è lunga 35 km. e larga appena 15. Segue l'isola di Sutra, lunga 4 km. e larga 1 km. e mezzo, separata dall'isola principale da uno stretto canale. Le altre isolette non hanno alcuna importanza e sono quasi disabitate.

Nel maggio 1930 si iniziarono i primi lavori di sfruttamento e di sondaggio, trasportandovi attrezzi, macchine sonde e personale tecnico. Ma soltanto nel 1932 venne forato il primo pozzo, che raggiunse un vasto giacimento di petrolio a 700 metri di profondità. Accanto a questo primo pozzo ne vennero perforati oltre 40, di cui 16 dovettero essere tamponati per eccesso di produzione.

Sorsero vastissimi accampamenti in muratura, con uffici, magazzini, abitazioni per il personale. La *Bahrein Petroleum Company* vi ha costruito, nel 1935, un oleodotto sottomarino di 5 km. e un grande molo d'attracco per le navi-cisterna anche di grossa portata (15-20 mila tonn.). Su questo molo è stata impiantata un'intera batteria di serbatoi metallici, di una capacità complessiva di 250 mila galloni. Accanto al primo oleodotto ne è stato ora completato un altro pel convogliamento a bordo delle navi-cisterna dei prodotti raffinati, come la benzina e la gasolina. Infine è stata posta in azione la grandiosa raffineria, che ha rendimento giornaliero di ben 200 mila barili (un barile = $^1/_7$ di tonnellata). Accanto alla raffineria sono disposte alcune centinaia di

*

Sotto: INDIGENI DIRETTI AL MERCATO DI CASSALA.

*

A sinistra: IL FIUME GASC, AI PIEDI DELLE MONTAGNE DI CASSALA.

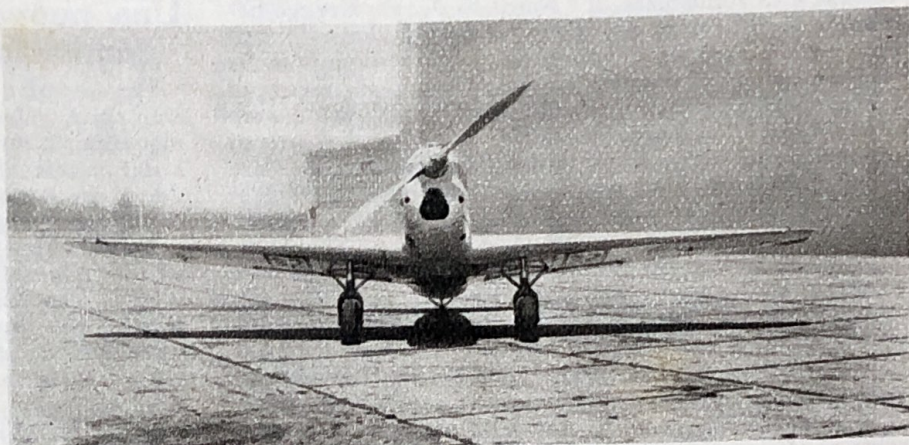
TAVANNES
prezioso
preciso

PUBBLIMONT
"......Rapidità, la prima nata
dall'arco teso che si chiama Vita!
L'alluminio - metallo autarchico per eccellenza - è i
prodotto della velocità. Nell'epoca del "sempre più
veloce" e della necessità vitale, assoluta e inderogabi-
le, dell'indipendenza economica, l'alluminio - per le
sue specifiche doti di leggerezza, resistenza e flessibi-
lità - è destinato ad impieghi sempre più vasti in tut-
te le applicazioni ed estrinsecazioni della vita moderna.
LLL
ASA

LE ALI DELLA NOSTRA VITTORIA

Un moderno aeroplano leggero d'assalto: il "Nardi F. N. 315".

La moderna scuola di guerra aerea ha ormai consacrato l'adozione del velivolo d'assalto, cioè del velivolo agile, veloce, essenzialmente manovriero, dotato di rilevante potenza difensiva ed offensiva. In questa tutt'affatto moderna tattica bellica aerea una parte notevolissima è riservata all'assalto leggero, disimpegnato da speciali apparecchi, i quali, in confronto a quelli di media e grande potenza, hanno al loro attivo particolari prerogative: possibilità di essere costruiti rapidamente mediante installazioni semplici e pratiche; costo ridotto che diminuisce l'entità delle eventuali perdite e permette di avere a disposizione un gran numero di unità, aumentando le possibilità di partecipazione allo svolgimento delle operazioni belliche; e finalmente mole ridotta, che, oltre a rendere gli apparecchi meno facilmente vulnerabili, permette di disseminarli rapidamente nei dintorni degli aeroporti di guerra. Questo sistema – e lo conferma esaurientemente l'esperienza in atto – risulta il più efficace per difendere dagli attacchi aerei gli apparecchi in sosta.

Fra gli esemplari di questo tipo merita una particolare menzione il «Nardi F. N. 315». Esso ripete la sua struttura e i suoi procedimenti d'assieme dal notissimo «Nardi F. N. 305», che, dopo essersi brillantemente affermato in importanti competizioni aeronautiche internazionali, è stato adottato non solo dall'aviazione militare italiana, ma anche da alcune aviazioni europee e sud-americane, e viene costruito «in licenza» su larga scala in Italia e all'estero. Trattasi di un monoplano, monomotore, monoposto, ad ala bassa a sbalzo, a struttura mista. Un ingegnoso sistema di ipersostentazione, collegato con lo speciale deflettore «Nardi», permette di realizzare uno scarto di velocità, che è il maggiore finora raggiunto (proporzione di quasi uno a quattro) e risulta notevolmente utile nell'atterraggio sui campi di dimensioni ridottissime e negli eventuali atterraggi di fortuna. Si va, infatti, da una velocità massima di 355 km/h. (con un motore di soli 280 HP.) a una, minima, di 100; il che sembra quasi smentire la nota formula enunciata nell'aforisma di Ferber: «La portanza è il fiore che nasce dalla velocità».

MONOPLANO PER ASSALTO LEGGERO «NARDI F. N. 315».

Il treno d'atterraggio, completamente retrattile, è formato da due semi-carrelli indipendenti, che si ripiegano verso il centro della fusoliera e vanno a sistemarsi in apposite nicchie ricavate nell'intradosso dell'ala. L'esatta posizione dei carrelli può essere controllata in ogni momento mediante un dispositivo elettrico visivo, e uno meccanico. Le ruote sono munite di pneumatici a media pressione e provviste di freni meccanici indipendenti, collegati alla pedaliera. L'apparecchio può essere armato con una o due mitragliatrici per il tiro in caccia, e con una spezzoniera capace di 40 spezzoni normali del peso di 2 kg. ciascuno. Esso può decollare, a pieno carico, in 200 metri e atterrare in soli 100 metri; sale a 4000 metri in 9 minuti primi ed ha un'autonomia di oltre 800 chilometri. Il coefficiente di robustezza è quanto di meglio si possa desiderare (dodici volte lo sforzo normale) e garantisce la massima sicurezza anche nel caso di gravi sollecitazioni impreviste. Per la sua velocità, sia ascensionale che in quota, per il suo armamento difensivo ed offensivo, nonché per le sue caratteristiche di maneggevolezza e di robustezza, il «Nardi F. N. 315» regge benissimo il confronto coi grossi aeroplani d'assalto e li supera nella rapidità di rifornimento (due uomini, anche non specializzati, possono rifornirlo in 15-20 minuti di carburante e di esplosivi) e nella possibilità di raggiungere e di attaccare facilmente obiettivi mobili o al riparo di ostacoli; e questo in grazia del non eccessivo carico alare e della sua estrema maneggevolezza. A questi vantaggi si aggiunga il minor costo dell'apparecchio e la minore spesa d'esercizio.

In versione speciale, il «Nardi F. N. 315» trova pure proficua applicazione nell'addestramento e nell'allenamento dei piloti. Non c'è, infatti, comandante di squadriglia che non si preoccupi di tenere «in forma» il personale di volo, senza provocare un eccessivo consumo di carburante e, soprattutto, un'eccessiva usura di materiali. Il problema si aggrava – si può dire – in ragione geometrica se dai «caccia» si passa ai potenti plurimotori da bombardamento. In questa funzione trova utilissimo impiego il «Nardi F. N. 315»: infatti, in questo appa[...] chio – il cui carico alare rappresenta una giusta transi[...] verso i più elevati carichi degli apparecchi essenzial[...] bellici – trovano posto, nella loro applicazione più [...] mentare e, si potrebbe dire, didascalica, tutti i più [...] derni dispositivi installati sui grossi velivoli: ipersost[...] tori, carrello retrattile, elica a passo variabile in [...] freni alle ruote, ecc. Nell'allenamento dei piloti da ca[...] all'acrobazia, al volo in formazione, al tiro, esso ris[...] mia l'usura dei più potenti complessi e costosi conge[...] bellici (e si sa, per esempio, in quale gravosa misura [...] esercitazioni acrobatiche incidano sulla vita di un [...] tore). Allo stesso modo, permettendo che i piloti da bo[...] bardamento, costretti da necessità d'impiego o da imp[...] sibilità materiali ad una attività ridotta, possano perio[...] camente dedicarsi all'allenamento acrobatico, il «Na[...] F. N. 315» contribuisce efficacemente all'eliminazione [...] certe forme di «cristallizzazione» professionale, tan[...] note quanto deprecate.

Una nuova formula negli aeroplani da combattimento: il "Fiat C. R. 25"

Per *aeroplano da combattimento* s'intende l'appare[...] chio agile, veloce, armato, arrampicatore, essenzialmen[...] manovriero, atto ad impedire l'offesa aerea avversaria, [...] a dar caccia al nemico aereo; l'aeroplano, per inten[...] derci, che presso quasi tutte le aeronautiche è designa[...] col nome di *apparecchio da caccia*.

La macchina che desideriamo illustrare risponde, per[...] ad una nuova formula, che la differenzia nettamente da [...] tutte le altre finora usate nel campo del combattimento. Infatti, per lunghissima e ininterrotta tradizione, tutti gli apparecchi da combattimento, dai primi, apparsi durante la Guerra Mondiale (Nieuport, Spad, SVA, Hanriod, ecc.) fino ai più recenti (basterà ricordare tutta la famiglia dei «Fiat C. R.» e tutte le altre eccellenti realizzazioni, quali il «Caproni 165» e il «Macchi Castoldi 200» (da noi già illustrato su queste colonne) erano mo[...]

nomotori e monoposti. (In Olanda, era stato impostato l'anno scorso un apparecchio da combattimento, il « Koolhoven », bimotore, con due eliche coassiali, secondo il principio adottato con tanto successo dal nostro ingegnere Mario Castoldi sui suoi famosi velivoli per alta velocità, ma non sappiamo con quale risultato). E invero, nell'impiego contro l'offesa aerea, il « combattimento » monomotore, monoposto, di peso e resistenza minimi in confronto del rendimento del motore, possiede, nei riguardi del bimotore, innegabili pregi. I quali hanno generalizzato questa formula, nonostante i suoi difetti, che possono essere così riassunti: visibilità relativamente cattiva nel settore anteriore e completamente nulla in quello posteriore, impossibilità di tiro in coda e inapplicabilità di armi brandeggiabili. È sorto così il « combattimento » bimotore, il quale però non esclude affatto il monomotore. Non mancano, infatti, i Paesi che per la superiore precisione di tiro ottenuta col puntamento di tutto l'apparecchio (precisione che ha suggerito di adottare lo stesso sistema al bombardamento ed ha ispirato la nuova tattica del bombardamento in picchiata applicato con tanto successo dagli « Junkers 87 Stuka »), alle armi brandeggiabili preferiscono tuttora quelle fisse. E, d'altra parte, la visibilità e la copertura nel settore prodiero, nei combattimenti di squadriglie, non hanno una parte talmente importante da consigliarne l'adozione su tutti indistintamente gli apparecchi da caccia. Per tutte queste ragioni – come viene praticamente dimostrato – « caccia » monomotore e bimotore possono coesistere e agire uno a fianco all'altro in base a speciali caratteristiche d'impiego. Il pregio precipuo del « caccia » bimotore consiste anzitutto dal suo maggior raggio d'azione. Abbiamo già rilevato che l'autonomia del « caccia » normale non ha progredito di pari passo con quella dei « bombardieri » che essi dovrebbero scortare, e che le esigenze belliche obbligano a portare l'offesa su obiettivi sempre più lontani. Ai « caccia » restano, è vero, altri compiti ben definiti (difesa, crociere d'interdizione, scorta indiretta alle formazioni da bombardamento e a quelle d'assalto); ma altri compiti, e specialmente voli di durata (spedizioni lontane in territorio nemico e certi voli d'interdizione) restano loro preclusi, a causa della ridotta autonomia, del limitato corredo di istrumenti ausiliari installabili sopra un « caccia », e perché il solo pilota non può avere la resistenza fisica necessaria a compiere a lungo le diverse mansioni affidategli.

Hanno fatto così la loro apparizione alcuni apparecchi bimotori, pluriposti, che si potrebbero classificare « caccia pesanti » e i cui compiti, oltre la caccia vera e propria, sono i seguenti: esecuzione di missioni a vasto raggio d'azione, scorta delle formazioni da bombardamento, guida delle squadriglie di « caccia » monoposti. Oltre a questi compiti specifici, essi possono servire per il bombardamento leggero, per la ricognizione strategica e come apparecchi da lavoro. Le esperienze finora effettuate danno la preferenza, per questa categoria, all'aeroplano con balcone, a due motori di 600-800 HP. ed equipaggio di 2 o 3 uomini; tipo che riunisce i pregi dell'economia di spesa – sia di costruzione che di esercizio – con la possibilità di svolgere i molteplici compiti accennati.

Tutti i Paesi all'avanguardia delle costruzioni aeronautiche stanno ormai decisamente orientandosi verso questa formula nuovissima. Costituisce una mezza eccezione la Gran Brettagna, che l'ha adottata solo in parte, costruendo « caccia » monomotori, biposti. Fra le varie realizzazioni, quasi tutte ancora nello stadio sperimentale e sulle quali vige obbligo di riserbo, merita una speciale menzione il « Bell Airaola » (America), che segue un concetto costruttivo assolutamente nuovo. Esso è munito di tre torrette dirette verso il settore prodiero: in quella di centro, disarmata, sta il pilota, mentre nelle due laterali sono sistemati due cannoncini brandeggiabili e i serventi, i quali possono non soltanto seguire l'obiettivo, ma anche rimediare all'eventuale inceppamento delle armi.

In Italia, un'eccellente realizzazione ci è data dal nuovissimo « Fiat C. R. 25 ». Il suo progettista, ing. Celestino Rosatelli, si è staccato, con questo apparecchio, dalla formula, che gli era abituale, del « caccia » biplano, monomotore, biposto (basterà ricordare l'ottimo rendimento

MONOPLANO DA COMBATTIMENTO « FIAT C. R. 25 ».

dei « C. R. 20 » nella campagna d'Etiopia, dei « C. R. 32 » nella guerra di Spagna, dei « C. R. 42 » nella guerra attuale), per darci un « caccia » monoplano, bimotore, triposto. Questa macchina, destinata al combattimento (al quale si presta per le sue elevate caratteristiche di velocità e di maneggevolezza) e al bombardamento leggero, dispone di una notevole autonomia (oltre 1500 chilometri), che la rende atta anche alla scorta e alla ricognizione strategica, per la quale è munita di macchina aerofotografica.

Trattasi di un apparecchio monoplano, ad ala bassa, a pieno sbalzo, a struttura e rivestimento quasi completamente metallici e a carrello occultabile. Grazie alla smontabilità delle semiali, l'ingombro in larghezza dell'apparecchio è di soli m. 5,25 il che ne facilita grandemente il trasporto. Malgrado le limitate dimensioni della fusoliera, è stato possibile sistemare, dietro al primo, un secondo posto di pilotaggio in tandem pur mantenendo possibile la intercambiabilità fra gli uomini dell'equipaggio e la libertà di passaggio per tutta la lunghezza della fusoliera. Il posto principale di pilotaggio è sistemato completamente davanti all'ala e, grazie al rivestimento trasparente di gran parte della prua, dispone di una larghissima visuale in tutti i settori.

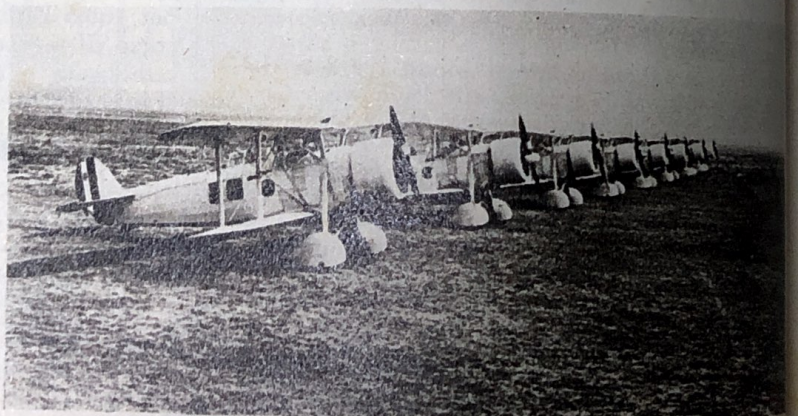
I motori sono a doppia stella, raffreddati ad aria, del tipo « Fiat R. C. 38 », della potenza di 840 H. P. a 3800 metri di quota. Le eliche, metalliche, tripale, del tipo « Hamilton-Fiat », sono a passo automaticamente variabile in volo. L'apparecchio conta 6 serbatoi di carburante (protetti contro proiettili di medio calibro), della capacità complessiva di litri 1550. I serbatoi di lubrificante uno per ogni motore, hanno una capacità complessiva di litri 110. Circa le installazioni militari vige naturalmente un doveroso riserbo. Ci è però concesso dire che l'armamento offensivo è costituito da un lanciabombe chiuso nel corpo della fusoliera e, occorrendo, di un altro, esterno, tra la fusoliera stessa e le gondole motori, capaci di bombe di diverse grandezze per un peso complessivo di 500 chilogrammi. La cabina di puntamento è sistemata nella zona prodiera inferiore, lateralmente al pilota, e il puntatore, in ginocchio, dispone di un forte angolo di visibilità nel campo di mira. L'armamento difensivo è costituito anteriormente da due mitragliatrici per il tiro in caccia nella parte superiore della fusoliera. Alla difesa della zona superiore del settore posteriore (che è la più pericolosa nell'attacco in picchiata) provvede una torretta superiore retrattile, che può sparare anche in avanti. Il « Fiat C. R. 25 » ha un'apertura alare di m. 16, una lunghezza di m. 13,500 e un'altezza di m. 3,400; pesa, a carico completo, kg. 6512. Notevolissima è la velocità; con impiego di soli $^{6}/_{10}$ della potenza totale e a quota superiore ai m. 4500, l'apparecchio raggiunge in crociera km/h. 390, che salgono ad un massimo di 460 km/h con impiego di tutta la potenza motrice (a quota sempre superiore ai 4500 m.). Il « Fiat C. R. 25 », superato brillantemente il periodo sperimentale, è entrato nella fase di costruzione in grande serie ed è già in dotazione normale alle squadriglie.

Un apparecchio da ricognizione strategica: "Ro 37".

Fin da quando, nel lontano 19.. (e precisamente durante la campagna di Libia), l'Italia, prima fra tutte le Nazioni del mondo usò la nascente aviazione per la guerra, il primo e più istintivo impiego bellico dell'aeroplano fu la ricognizione. Avanti ancora che fosse effettuato il primo bombardamento, venivano compiute diverse ricognizioni: le prime avevano per i piloti un semplice valore di orientamento, ma le seguenti assunsero ben presto notevole importanza bellica. Basterà ricordare quella rimasta celebre, su Aziziah, che ebbe per risultato di correggere alcuni errori delle nostre carte e di permettere al nostro Comando di modificare opportunamente i suoi piani.

Attraverso gli anni, con gli sviluppi dell'aviazione e il succedersi delle esperienze belliche, la ricognizione ha meglio precisato i suoi compiti ed ha assunto un carattere sempre più definito. Notiamo anzitutto la sua suddivisione in *vicina* e *lontana*: sarebbe, infatti, contrario ad ogni principio di economia bellica impiegare un apparecchio che dispone di 2000 chilometri di autonomia per l'esplorazione di un obiettivo lontano soltanto 2.. chilometri dalla base. La ricognizione può essere al servizio dell'esercito (che se ne vale sotto le due forme della ricognizione tattica e di quella strategica), della marina e della stessa arma aerea. Essa deve individuare il nemico sia fermo che in movimento, riconoscerne la forza e l'armamento, nella prima eventualità; la velocità e la direttrice di marcia, nella seconda. In base ai suoi rapporti lo Stato Maggiore elaborerà o modificherà i suoi piani. Al servizio della marina il ricognitore sorveglierà porti, basi, fortificazioni nemiche, vigilerà passaggi obbligati e sbarramenti di mine e soprattutto segnalerà gli spostamenti delle forze navali. La stessa attività verrà svolta, in servizio per l'arma aerea, sugli aeroporti nemici.

Attività, nel suo complesso, tutt'altro che facile, sia perché ogni oggetto cambia notevolmente di aspetto se veduto dall'alto, sia perché un'opera sapiente di mascheratura tende a sviare l'attenzione dell'osservatore mimetizzando gli obbiettivi reali e creandone degli altri, fittizi, sui quali richiamare l'inutile offesa nemica.

Normalmente l'osservatore si specializza in una data zona, sulla quale vola di continuo; egli può, quasi, fotografarla nella memoria in modo che non gli sfugga nessun cambiamento anche minimo. Occorrendo, prende fotografie che, ingrandite e studiate dagli specialisti, danno informazioni numerose e preziose sull'attività nemica.

SCHIERAMENTO DI « RO 37 ».

Per la ricognizione occorrono apparecchi di media autonomia, di moderato consumo, muniti, oltreché dell'impianto radio-telegrafico indispensabile per le segnalazioni urgenti alla base, di macchina fotografica e di un discreto armamento difensivo e offensivo. Occorre, infatti, che l'apparecchio sia in grado non soltanto di difendersi dagli attacchi avversari, ma di passare dalla ricognizione pura e semplice a quella offensiva attaccando, ove occorra, direttamente il nemico scoperto.

Il tipo di apparecchio largamente usato dall'Aeronautica italiana per la ricognizione strategica (ed eventualmente anche per il combattimento) è il « RO. 37 ». Trattasi di un aeroplano che ripete le forme ormai classiche: biplano controventato, con carrello fisso e ruote coperte con cappottatura aerodinamica. L'ala superiore ha una larghezza di m. 11,08, contro m. 9,39 di quella inferiore. L'apparecchio è a struttura mista, monomotore, biposto, a doppio comando: con un peso a vuoto di kg. 1590 sopporta un carico utile di kg. 835, che porta il peso totale a kg. 2435. Con un motore « Piaggio P. X », con riduttore, della potenza di 700 HP., ha una velocità massima al suolo di km/h. 300 e, a 2000 metri, di 320. Notiamo anche l'autonomia normale di ore 4,30, eguale a 1120 chilometri, e la tangenza massima teorica di m. 6700.

L'apparecchio ha buone doti di maneggevolezza e di velocità di salita; è dotato, oltreché dei soliti strumenti di navigazione, di impianto R. T., di macchina fotografica e di mitragliatrice brandeggiabile. Le sue caratteristiche di volo e belliche sono state brillantemente collaudate nella campagna di Spagna,

m. l. f.

COMUNICAZIONI

Ripristino dei servizi ferroviari con la Francia.

Il ripristino delle comunicazioni ferroviarie con la Francia, per il transito di Modane e il nuovo transito di Mentone – dal punto di vista tecnico – è stato già ripreso da qualche tempo grazie al pronto intervento delle competenti autorità italiane, e così hanno potuto transitare i primi trasporti di persone e di merci. Il servizio regolare per il pubblico è stato ripreso il 1° di novembre con adatte coincidenze di treni tra le due frontiere e qualche vettura diretta. Così per la via di Modane sono di nuovo assicurate le comunicazioni con Lione e con Parigi e per la via di Mentone le comunicazioni con Nizza, Marsiglia, Lione e Parigi. Contemporaneamente è stata ripresa la distribuzione degli speciali biglietti noti sotto il nome di tagliandi di agenzia, italiani in Francia e francesi in Italia. Saranno quanto prima ammessi anche i biglietti del servizio diretto italo-francese e franco-svizzero, via Italia. Si prevede, man mano che i traffici prenderanno sviluppo, anche il rilascio di biglietti diretti con la Spagna e l'emissione dei biglietti combinabili tra Italia e Francia e da oltre per oltre.

I treni in coindidenza sono già indicati nell'Orario Ufficiale edito dalla Ditta Pozzo.

Il ripristino dei servizi diretti per i trasporti di merci ha preceduto di poco quello dei trasporti di viaggiatori. Le principali ditte interessate ed il pubblico in genere sono già informati delle disposizioni emanate al riguardo dalle amministrazioni ferroviarie italiana e francese, per i trasporti riferentisi ai percorsi italo-francesi e da oltre per oltre: comunque, le nostre stazioni sono in grado di fornire le istruzioni utili.

A questi risultati si è potuto arrivare superando non poche difficoltà e grazie alla volonterosa diligenza dei nostri organi governativi e della nostra amministrazione ferroviaria di Stato.

Si fa presente, nell'interesse degli utenti, che, mettendosi in viaggio, essi debbono, sotto la propria responsabilità, provvedersi di passaporti con tutti i visti delle autorità competenti; nel caso di trasporti di merci, debbono procurarsi i permessi di importazione o di esportazione, secondo i casi e di eventuali altre autorizzazioni necessarie. Le amministrazioni ferroviarie declinano ogni responsabilità per i ritardi o gli impedimenti che potessero derivare dall'inosservanza delle disposizioni emanate al riguardo dalle autorità dei territori da attraversare in ferrovia. Inoltre, per quanto riguarda i trasporti nel territorio francese occupato, non sono garantiti termini di resa.

Facilitazioni ferroviarie della "Primavera Siciliana".

Anche per il nuovo anno stagionale 1940-41 continueranno ad aver vigore le facilitazioni ferroviarie per le stazioni della Sicilia, sulla base delle vecchie norme. Qualche innovazione è stata tuttavia introdotta a vantaggio del pubblico.

Orario invernale delle linee aeree postali.

Milano-Roma (giornaliera, esclusa la domenica): ore 14,15 part. Milano, arr. Roma 16,15; part. Roma 11,45, arr. Milano 13,45.

Milano-Venezia-Budapest (giornaliera, esclusa la domenica): ore 9 part. Milano, arr. Venezia 10; part. 13,15, arr. Budapest 16; part. Budapest 10, arr. Venezia 12,45; part. 14,10, arr. Milano 15,10.

Milano-Bologna-Bari-Tirana (trisettimanale, con partenza da Milano il martedì, giovedì e sabato e arri[vo a] Milano il lunedì, mercoledì e venerdì): ore 9 part. [Mi]lano, arr. Bologna 9,50; part. 10,10, arr. Bari 1[...] part. 13,10, arr. Tirana 14,10; part. Tirana ore 9[...] Bari 10; part. 10,40, arr. Bologna 13; part. 13,20[...] Milano 14,10.

Milano-Torino-Marsiglia (trisettimanale, con par[tenza] da Milano il lunedì, mercoledì e venerdì e arrivo a [Mi]lano il martedì, giovedì e sabato): ore 10,15 part. Mi[lano,] arr. Torino 10,50; part. 11,20, arr. Marsiglia 13;[...] Marsiglia ore 11, arr. Torino 12,45; part. 13,25, arr. [Mi]lano 14.

Rinnovo delle facilitazioni ferroviar[ie] per Roma.

Per tutto l'anno XIX sono prorogate le facilitazio[ni] riduzioni (50%) da tutte le stazioni della rete con [bi]glietti di andata-ritorno per Roma.

Corrispondenze per l'Africa Orienta[le] Italiana.

Le corrispondenze epistolari a destinazione dell'A[...] debbono essere scritte su fogli di carta leggera, ed ha[nno] corso immediato se munite di sopratassa aerea. Le a[ltre] sono inviate a destino compatibilmente ai mezzi [di]sponibili.

Rimane pertanto fermo il divieto di spedire manoscr[itti,] stampe non periodiche, cartoline illustrate con fra[si] convenevoli o con la sola firma, stampe periodiche [di] seconda mano, stampe propagandistiche non periodic[he,] pieghi contenenti libri e campioni senza valore, pacch[i] postali a chiunque diretti.

È sospesa la spedizione anche dei giornali quotid[iani] e delle stampe periodiche in abbonamento, eccettu[ate] soltanto le pubblicazioni ufficiali edite a cura dello St[ato] che debbono, per altro, non essere voluminose.

I predetti invii colpiti da divieto di spedizione non hanno corso, e vengono restituiti ai mittenti dagli Uffici ai quali siano comunque pervenuti.

Riattivazione dei servizi postali con l'Estero.

Tunisia-Algeria-Marocco francese. – È consentito l'inoltro di corrispondenze soltanto ordinarie, con o senza sopratassa aerea, purché portanti, dopo l'indirizzo, l'indicazione: «per Consolato italiano di Tunisi o Algeri o Orano o Casablanca, presso Ministero Aeronautica, Roma».

Spagna-Portogallo e relative Colonie-Congo belga-Liberia e Tangeri. – Hanno corso le corrispondenze di tutte le specie, eccetto le *assicurate*.

Lussemburgo. – È ammesso l'inoltro, pel tramite dell'amministrazione germanica, delle lettere e cartoline epistolari, ordinarie e raccomandante, e dei giornali in abbonamento postale.

Olanda e Belgio. – È ripristinato il servizio completo delle corrispondenze ordinarie e raccomandate.

Servizio pacchi postali per la Spagna e il Portogallo.

Questo servizio è ripristinato per i pacchi ordinari senza assegno, con le seguenti tariffe:

Spagna: Continente: kg. 1, L. 14; kg. 3, L. 17; kg. 5, L. 20; kg. 10, L. 35; kg. 15, L. 52,50; kg. 20, L. 67,50. Baleari: kg. 1, L. 15,25; kg. 3, L. 18,25; kg. 5, L. 21,25; kg. 10, L. 37,50; kg. 15, L. 56,25; kg. 20, L. 72,50.

Portogallo: kg. 1, L. 13; kg. 3, L. 16,50; kg. 5, L. 20; kg. 10, L. 37,50.

Pacchi postali per l'Albania.

Le tasse di affrancatura dei bollettini di spedizione dei pacchi diretti in Albania sono attualmente le seguenti, kg. 1, L. 13; kg. 3, L. 15,25; kg. 5, L. 17,50; kg. 10: L. 28,75; kg. 15, L. 40; kg. 20, L. 51,25.

CICLO-MOTO-TURISMO

La XXII Esposizione ciclo-motociclistica di Milano. Oltre 150 espositori!

Le industrie ciclo-motociclistiche italiane si preparano a dare una dimostrazione di vitalità e di potenza anche in questo anno di guerra con la XXII edizione della tradizionale Mostra che contribuirà efficacemente alla propaganda dei più economici mezzi di trasporto e all'affermazione della eccellenza dei nostri prodotti. La *XXII Esposizione Internazionale del Ciclo e del Motociclo* si terrà nel Palazzo dell'Arte di Milano dal 7 al 15 corr. L'avvenimento è degno di essere notato specie per la parte motociclistica. Ché se, a causa delle limitazioni imposte da superiori necessità alla circolazione degli autoveicoli, il ciclismo ha oggi raggiunto sviluppi imponenti, ben diverse sono le condizioni del motociclismo, la cui attività è ridotta, praticamente, ai servizi militari e ai trasporti di merci. Ammirevole è, quindi, l'iniziativa dei costruttori che si preparano al compito grandioso loro spettante nella futura sistemazione dei traffici in una Europa rinnovata dalle Potenze dell'Asse.

La prima "ciclopista" torinese.

Fra tutti i moderni mezzi di locomozione, la bicicletta è quella che ha trovato la maggior diffusione in questi ultimi anni, un po' per la moda corrente ed un po' a causa della limitata circolazione delle automobili in conseguenza della guerra.

Torino ha sempre tenuto, in questo campo, uno dei primi posti. Nel 1938, ultimo anno in cui era prescritto il bollo, la provincia di Torino contava esattamente 262.177 ciclisti, dei quali ben 111.229 nel capoluogo.

Il sorprendente aumento del numero dei ciclisti in questi ultimi tempi ha reso ancor più grave ed urgente il problema della circolazione stradale, che in certe arterie di grande traffico trova, per la incalzante frequenza delle biciclette, seri intralci.

L'Amministrazione provinciale di Torino per risolvere tale problema ha deliberato la costruzione di vere e proprie «ciclopiste» alla periferia della città, e cioè lungo i seguenti itinerari: Torino-Beinasco-Orbassano; Torino-San Mauro-Gassino-Castagneto Stazione (Chivasso); Torino-Caselle-Ciriè; Torino-Moncalieri.

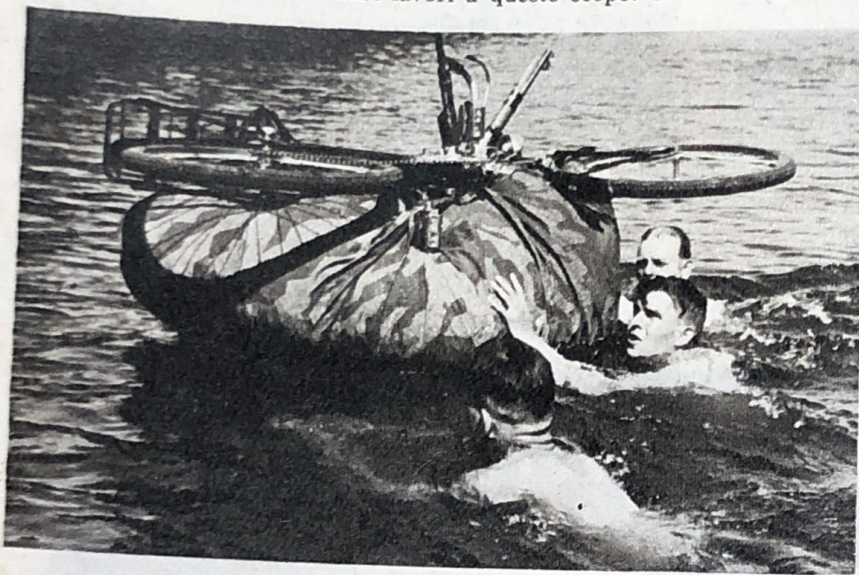
L'Ufficio Tecnico provinciale ha eseguito già i progetti dei tratti iniziali di queste piste, e precisamente per i segmenti Torino-Beinasco, Torino-San Mauro, Torino-Ponte di Altessano (verso Borgaro) e Torino-Moncalieri.

Il tratto da Torino a Beinasco, iniziato nel marzo scorso e condotto avanti con celerità fascista, è stato, per quasi il totale del suo percorso, aperto al transito il 28 ottobre. Questa prima ciclopista, partendo dall'ex-barriera daziaria di Orbassano, all'inizio della provinciale sbocca sul viale comunale di Beinasco, dopo un percorso di m. 4300.

Essa corre parallelamente al lato sinistro della provinciale, da cui la separa una siepe o il fosso stradale, ed ha per ora una larghezza di metri 2,50.

Le altre tre ciclopiste sono allo stato di progetto.

Per la diffusione del ciclo-turismo fra la gioventù studentesca italiana.

L'inverno che avanza rallenta inevitabilmente qualunque attività cicloturistica; ma, d'altra parte, viene il momento di riassumere le esperienze della passata stagione ed organizzare la prossima. La sezione cicloturistica del *Guf* Milano ha iniziato i suoi lavori a questo scopo. Il

REPARTI CICLISTI DELL'ESERCITO GERMANICO ATTRAVERSANO A NUOTO UN FIUME. UNA TELA DA TENDA RIEMPITA DI FIENO SERVE OTTIMAMENTE DA GALLEGGIANTE.

risveglio di una coscienza cicloturistica nella gioventù italiana è ormai una realtà tangibile ed è pertanto necessario che venga favorito in ogni senso. Soprattutto tenendo conto che, nella nuova posizione imperiale dell'Italia in Europa, occorre assolutamente che i giovani si volgano ad una conoscenza profonda ed intima del loro Paese, attraverso una vita ed una mentalità virile e spartana, quale può offrire il campeggio ciclistico. All'Estero, sulle robuste biciclette, essi appariranno una viva dimostrazione della nuova gioventù intraprendente, sportiva ed audace dell'Italia fascista.

In correlazione a tutto ciò si fa sempre più manifesta l'urgenza di un'opportuna organizzazione cicloturistica anche in Italia, a somiglianza di altre ormai bene sviluppate all'estero; e, dal punto di vista tecnico, si richiede lo studio di una attrezzatura, sia per la bicicletta sia per il vestiario, più adatta al cicloturismo di quante ne esistano finora. La sezione speciale del *Guf* di Milano è, ad ogni modo, già riuscita ad ottenere numerose [...]tazioni, che renderanno più agevole lo sport ai [...] appassionati.

Per giungere a risultati di una certa entità è [...] indispensabile che sorga analoga sezione in ogni [...] e che tutte si tengano in contatto per accordarsi su [...] direttive comuni che devono concretare una orga[...]zione di carattere nazionale.

È, del resto, logico che lo sviluppo del cicloturi[smo] [...] promosso in special modo fra gli studenti, poich[é] [...] questo sport si offre a numerose categorie di perso[ne] [di] varia età e condizione sociale, solo la gioventù stu[...] e colta può comprenderne tutti i pregi culturali e spo[...]

La bicicletta e la guerra.

Nei bollettini e nei resoconti di questa guer[ra] [...] è sempre sentito parlare della grande e decisiva [im]portanza che hanno avuto i reparti motorizzati, [...] a far supporre che la semplice bicicletta apparte[nga] ormai soltanto alla vita borghese. Esistono, in re[al]tà, almeno nell'esercito germanico come in quel[lo] italiano, forti e numerosi nuclei di ciclisti, oltre [a] quelli addetti a servizi portaordini e di collegame[nto]. In casi urgenti, servono naturalmente meglio le mo[to]ciclette.

I reparti ciclisti, sebbene meno veloci, hanno pe[rò] di fronte ai motociclisti, il grande vantaggio [che] possono procedere quasi senza rumore e perciò a[v]vicinarsi meglio al nemico. Per questa ragione, i r[e]parti ciclisti vengono adoperati in prima linea p[er] riconoscere il terreno. La bicicletta, dunque, è torna[ta] in onore non soltanto nella vita bor[ghese]; anche in guerra essa rend[e] segnalati servigi.

In 63 stazioni ferroviarie l'Unio[ne] Ciclistica Olandese dà in affitto ai pro[pri] soci biciclette ad un tasso esigu[o] e senza obbligo di cauzione.

UN SOLDATO DEI REPARTI CICLISTI IN OSSERVAZIONE.

Moderno livello a cannocchiale reversibile mod. 5161

"LA FILOTECNICA" ING. A. SALMOIRAGHI S. A.

MILANO - VIA RAFFAELLO SANZIO, 5

Itinerari gastronomici

DA FERRARA A COMACCHIO (*)

II.

Da Ferrara si giunge a Comacchio in un'ora di auto. La strada è provinciale... sulla carta, per cui chi è al volante non ha molta possibilità di accorciare il tempo. Il panorama, se non bello, è nuovo. A destra vi accompagna quasi sempre la valle con le sue dune, i suoi casoni, i suoi « lavorieri » e il mare all'orizzonte; a sinistra la distesa della terra prosciugata e il fervore delle nuove opere. Comacchio vi appare sorgente dall'acqua, come Venezia; ma scuro, cupo, vasto, imbronciato, massiccio. Pare un signorotto dispettoso, cui non sono rimaste che le pietre del Castello. Vive soltanto di ricordi gloriosi. Gli hanno tolta gran parte della valle, ma non gli hanno dato la terra prosciugata. Da tempo i suoi reggitori non sanno più trarre l'avita ricchezza dall'acqua. Non ostante le industrie che vi sono collegate, questa reginotta lagunare lamenta miseria. Chi sa perché? Se lo chiedete ai Comacchiesi, tutti concordi nella « lagna », hanno poi pareri discordi sulle cause. La cittadina del silenzio vive ormai fuori del mondo.

E se non fosse qualche tratto di spiaggia che si apre ai lati del cippo che ricorda Garibaldi ed il manipolo di uomini che qui lo protessero (onde il presuntuoso nome di Porto), nemmeno durante l'estate vedrebbe gente giungere da terra.

Ripassate le ultime pagine di storia nelle epigrafi lapidarie che sono lì al centro fra la Piazza e la Cattedrale (una, minuscola come un francobollo, sulla porticina di una casa modesta, fra il timpano della porta ed il davanzale di una finestra, dice così: Ugo Bassi – reo d'amore a Cristo e all'Italia – ebbe dall'austriaca rabbia – qui catene – in Bologna morte – corona di martire – in Cielo – VIII agosto 1849), al primo galantuomo, fermo a guardare le nubi che scherzano col sole, chiediamo dove poterci sedere a mensa, dove « si mangi bene ». Incertezza. Poi consiglio coi vicini che fanno crocchio, poi un coro:

— Da *Pippetto* ci vanno tutti i signori.

— Ma noi non siamo signori. Siamo buona gente che, dovendo mangiare un boccone, cercano una tavola semplice, sicura, possibilmente caratteristica del luogo.

E va bene *Pippetto*, per questo, ch'è presto trovato. Si imbocca a sinistra la strada che il canale grande – legato sulle sponde da massicci archi di pietra – percorre, deserta e silenziosa, così che gli

(*) Ved. ne « Le Vie d'Italia » i seguenti « Itinerari Gastronomici »: *Firenze*, luglio 1937; *Dintorni di Firenze*, agosto 1937; *Venezia*, ottobre 1937; *Bologna*, gennaio 1938; *Pisa e la sua provincia*, febbraio 1938; *Napoli*, aprile 1938; *Roma*, giugno 1938; *Viterbo*, febbraio 1939; *Genova*, marzo e aprile 1939; *Bere a Bolzano*, maggio 1939; *Terni, Narni, Sangemini e giù per la Flaminia*, luglio 1939; *Cucina romanesca*, agosto 1939; *In Ciociaria*, febbraio 1940; *Cucina parmense o parmigiana?*, maggio 1940; *Modena e il suo zampone*, I, luglio; II, agosto 1940; *Da Ferrara a Comacchio*, I, ottobre 1940.

ccoli di un passante risuonano di mille echi, come ssero picchiati sul solaio di una casa vuota. Due tre ragazzetti, spinti da brava gente premurosa er noi, ci accompagnano. Un'insegna, una portina, una gran loggia che mette in un cortile spaoso. Ecco Pippetto. Ma non è Pippetto; è il sor ilippo, padre di ben dodici figli, sette femmine e nque maschi, tutti vivi, sani e prosperosi, che due olte al giorno fanno completo alla tavola grande... rendiamo subito confidenza. Ampi locali paesani dove non si conosce crisi di alloggio. Stanza per bevitori, stanzetta per i «signori» che vogliono denare o cenare. È qui che Filippa, una delle sette glie mobilitate per l'azienda, ci prepara la tavola igliore. È già presa dai vecchi coperti d'uso colloti in ordine, ma non importa. I clienti di ogni orno si possono sistemare nei tavoli in fondo. forestieri tutti gli onori e la luce delle piccole finere che dànno sulla strada. Per via del buon nome, turalmente, ch'è pubblicità a buon mercato, e del nto anche, modesto, in definitiva, ma di grande sorsa in confronto dei pasti in abbonamento.

Un bel cesto di «ragni» fragranti e la mancanza acqua sui tavoli dan subito il senso del costume cale. (A Comacchio, per chi non lo sapesse, l'acqua sta più del vino; almeno in trattoria). Mi diceva Comacchiese smaliziato che il Comune fece fare pozzo artesiano che dava acqua abbondante. Ma acquaioli, colpiti nel loro commercio, misero una lla nella conduttura... e tutto fu rovinato.

In cucina domina la solennità di un vecchio caino, dove grossi ceppi forniscono brace ad una rga graticola. Qui sono distese le anguille allineate me reclute. Vive, sono battute, poi spaccate, spite, aperte a libro, salate e messe lì a cantare – gliam dire a friggere – per la gola dei cristiani. otto, il forno sempre caldo, è pieno di ogni grazia l mare più asssortita: storioncini butirrosi, canocie, sogliole, sgomberi, code di rospo, e quella assera» che caratterizza lo stemma di Comacchio. tratta di una specie di sogliola, orlata di pinne, e nasce, vive e muore nelle valli, o in graticola, condo la fortuna.

Non c'è che da scegliere. Noi, è ovvio, puntiamo sulle anguille. Tutti puntano sulle anguille, fin che ce ne sono. Ci rendiamo ben conto dopo, del perché. Filippa, che con Duilia e Carla, due «secondi» ai suoi ordini, serve in tavola, resta interdetta sul nostro difficile stupore quando ci presenta un piatto di anguille che, pare a noi, basterebbe per dieci. E siamo in tre, e di forchetta punto gagliarda.

— Si servano come credono.

Cominciamo a prendere, quasi titubanti, porzioncine modeste, come consiglia la qualità del pesce che ha nomèą di pesante allo stomaco. È vero che un bel vin di Bosco Eliseo, spillato fresco fresco per noi, è lì a montare la guardia per incoraggiarci; ma ci fu sempre consigliato di andare cauti con l'anguilla: fin da ragazzi, quando, la vigilia di Natale, la vedevamo giungere in tavola coronata di lauro...

Ma non a Comacchio, possiamo dire oggi, non da Pippetto. Il commensale che sta al tavolo davanti, grosso e panciuto, in men che non si dica ne fa scomparire una, vasta come un comune baccalà, senza che nulla si perda. Perfino la testina, stritolata fra i denti, succhia ora con impegno e voluttà, disinvolto, ilare, gioioso, come se, assetato in un caldo pomeriggio, spolpasse un arancio profumato. E gli ossicini, entrati in blocco nella soglia del palato, escono ad uno ad uno, poveri, nudi e soli sul piatto. Lo guardo. Ora ne attacca una seconda. Ma anche alla nostra tavola, per tre volte si fa rifornimento dal gran piatto, che ritornerà in cucina quasi vuoto.

Un portento veramente, questa anguilla di Comacchio, uccisa lì dove è nata. La bracia di legna ha tolto alla sua carne quel grasso dal gusto opaco e dolce, che uno stomaco debole avverte sempre altrove. E non c'è lauro o salvia che salvi.

È rimasta sola la carne, bianca come fontina, fine come polpa di pesco, profumata come ogni carne di latte fresca, che il fuoco naturale accende e ravviva senza bruciare. Chi vuol ingrassare e star bene in salute venga a Comacchio e mangi anguille, dice la gente del luogo. Un tale di Comacchio, es-

sendosi presentato ad Augusto Murri per farsi curare di certi malesseri che lo affliggevano, si sentì apostrofare così dal celebre clinico:

— Sei di Comacchio e vieni dal medico? Vattene. Medicine non te ne dò. Anguilla e vin di Bosco: non ti occorre altro.

I più industriosi preparano con le anguille ogni sorta di cibo: dal riso, alle polpette, ai ripieni.

I clienti abituali, giunti alla spicciolata, ormai hanno riempito il locale. Entrano, ci guardano e si orientano per sedersi dove possono, visto che il tavolo di ogni giorno è occupato. Dopo una rapida intesa con Filippa, eccoli alle consolanti prese col pasto. C'è un riso e spinaci che fa voglia al solo vederlo. Sembra uno sformato, un pasticcio, tanto è compatto nella scodella. Tutti lo chiedono, preferendolo agli spaghetti. I più fervorosi pel riso sono della bassa Italia. Ecco un indice dell'unità reale. Un giovanotto bruno, dall'accento calabrese, se lo lavora, lento lento, in punta di forchetta, girando la scodella per demolire con ordine, senza che un briciolo si perda di tanta grazia. Dal volto fresco, turgido di sanità, rasato e roseo, gli sprizza la gioia del boccone raffinato. Prima chiacchierava svelto e di impegno col vicino; da quando ha incominciato la dolce fatica non dice verbo. È lì, tutto solo per sé e per il riso. Il suo commensale, altro salutista bianco e rosso, con un viso di persona ben nutrita, si gode un bel misto di pesce arrosto; ed ogni volta che Filippa passa ha una breve osservazione da fare. Filippa l'ha abituato troppo bene, cioè male.

Non sembra scontento, no, perché vorrebbe fare il volto burbero, ma non ci riesce: gli è che siamo nel campo del più, del meglio. Dove man… trove del pesce che muore vivo sulla brace… servando la fragranza del mare, ha tutto il p… dell'arrosto?

Noi, intanto, senza accorgercene, abbiam… il vino e, dopo l'anguilla, un piatto di cala… così freschi, rosei, croccantelli, brillanti, che… carli con la forchetta, pareva dovessero salta… soli meritano una gita a Comacchio.

— Ancora vino?

— Eh! sì.

— Altro pesce?

— Oh! no. *Sufficit.*

Filippa ride. Aspettava il « no » ora che, ripo… vuoto il piatto delle anguille, aveva partita… Merito anche del vino di Bosco. L'acqua m… è lì, inutile e mortificata nella bottiglia appena… Il vino torna invece e con plauso.

Possiamo lasciare Comacchio. Altro di i… sante non c'è. La malinconia di un caffè e… sa di profanazione. Nel ritornare a Ferrara… amico punta su Tresigallo, la nuova città delle… industrie, dove una nuova strada – che, proseg… per Magnavacca, presto raggiungerà il mare… congiunge direttamente a Ferrara.

È una scoperta per tutti. Ma non scendia… macchina: l'appuntamento per una sosta è rima… ad altra volta.

LEONE …

Quando avrete letto questo numero de **LE VIE D'I…** *se non ne conservate la raccolta, speditelo ad un sol… vostra conoscenza, oppure all'* ***Ufficio Giornali Trup… Ministero della Coltura Popolare, Roma****, che lo … ai Combattenti.*

CAMMINA REGOLARE COME IL CORSO DEGLI ASTRI · ZENITH · CAMMINA REGOLARE COME IL CORSO DEGLI ASTRI · ZENITH · CAMMINA REGOLARE COME IL CORSO DEGLI ASTRI · ZENITH · CAMMINA REGOLARE COME IL CORSO DEGLI ASTRI · ZENITH ·
ZENITH

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
ANNO XLVI - NUMERO 12 DICEMBRE 1940 - XIX E. F.

LA NUOVA SPAGNA

La decadenza della Spagna.

Non mai forse più rapida e più precipitosa si presentò nel corso della storia la decadenza di un grande Impero, come avvenne per la Spagna tra il principio del secolo XVII e il chiudersi del secolo XVIII. Ancora ai tempi di Filippo II, l'Impero, che si vantava di non conoscere la notte, abbracciava tutto il suo sconfinato dominio, dalla signoria sull'intera penisola iberica, attraverso il dominio quasi incontrastato sull'Italia, sulle Fiandre, su talune provincie francesi, fino agli smisurati possedimenti oltremarini nell'Oceano Atlantico e nelle due Americhe.

Allora la Spagna imponeva la sua politica egemonica su una parte notevole del mondo vecchio e nuovo; mentre annualmente i galeoni portavano al Re, dal vastissimo territorio americano, i tesori necessari per l'esercizio sicuro di questa politica d'egemonia.

Ma subito, dal principio del secolo XVII, l'Impero comincia a sfaldarsi. Già dal corpo della penisola iberica, il Portogallo si è staccato, ed ha ripreso la sua autonomia. Più tardi, lentamente privata dei suoi dominî in Italia, nelle Fiandre, in Francia; spogliata di tanta parte dei territori americani nelle guerre di successione, a profitto della Francia e dell'Inghilterra, che si contendevano il predominio mondiale, la Spagna, sulla fine del secolo XVIII, si presentava come un modesto Regno continentale, minacciato a settentrione dall'egemonia francese, inchiodato nel Mediterraneo dalla prepotenza turca e dalla vigilanza britannica – quest'ultima insediata ormai quasi senza contrasto a Gibilterra e a Minorca –, spogliato degli antichi possessi transoceanici, con una popolazione scarsa, male avvezza, divisa tra le lotte implacabili dei partiti politici, senza ideali e senza prestigio.

E per colmo di misura, dai tempi della rivoluzione francese, per un secolo e mezzo e più, la Spagna è indotta a subire l'influsso nefasto delle idee democratiche, agitate dalla Francia e dall'Inghilterra; sicché è costretta a farsi umile ancella delle due Potenze, amiche e rivali, che l'avevano spogliata, e che ora, sotto i colori della libertà e del progresso, ne ipnotizzavano gli ideali, ne chiudevano gli orizzonti, ne monopolizzavano i prodotti e i commerci, ne impedivano l'azione. Dopo la spoliazione, la Spagna era costretta anche a subire la beffa più atroce.

Nel corso del secolo XIX, quando tutti i paesi d'Europa, non escluse la Grecia e l'Italia, erano in pieno risveglio, la Spagna tocca il fondo della decadenza. Paese eminentemente agricolo, illuso nei tempi delle facili correnti aûree provenienti dai possessi oltremarini, ha disertato in gran parte il duro lavoro dei campi, e si è ridotto ad una popolazione scarsa, in un territorio solcato da grandi spazi desertici. Cattolica per indole e per tendenze, la Spagna, sotto l'influsso delle dottrine straniere, rinuncia alle sue gloriose tradizioni religiose. Nelle classi elette si fa miscredente e massonica, nelle classi popolari si fa anarchica e marxista. Nell'arte di governo, legata alla tradizione di una monarchia autoritaria ed energica, corre ora, sotto la spinta delle nuove idee franco-inglesi, dietro la scìa di un ideale repubblicano o democratico che la sospinge sempre più a sinistra, verso le forme apparentemente più libere, sostanzialmente più sfasciate, in preda a guerre civili disastrose o a pronunciamenti militari.

Nel periodo napoleonico, la Spagna tradizionalista, in un impeto di rinascita cattolica, ha fatto una superba difesa della sua nazionalità e della sua libertà (1808-1812); ma il nobile e sanguinoso sforzo si conclude con una costituzione, la costituzione di Cadice (1812), che, sulla base di una assemblea unica, creatrice dei maggiori impacci al più mite governo, sembra attuare un regime di libertà, che si risolve invece nell'assenza di ogni governo e nella dispersione di tutte le forze, e che genera una serie ininter-

rotta di guerre civili, in cui la Spagna si dilania e si esaurisce.

Il secolo si chiude con la sconfitta nelle acque di Cuba (1898), di fronte alla giovane marina degli Stati Uniti d'America, in cui la Spagna perde, con l'ultimo residuo dei possessi imperiali, l'estrema larva del prestigio militare, baluardo insostituibile delle nazioni vitali.

Gli inizi della rinascita.

Ma le forze sane dell'antica nazione latina, non potute travolgere dalle insidie delle potenze rivali, cominciano a reagire fin dall'aprirsi del nuovo secolo. Tra le ricchezze minerarie della Spagna settentrionale, sollecitate dagli strumenti della tecnica moderna e del capitale prevalentemente straniero, si forma nella Biscaglia, nelle Asturie e nella Catalogna una forte organizzazione industriale, a tipo moderno, che dà un grande slancio alla produzione. Nelle altre regioni, si manifesta un risveglio agricolo, che non tarda poi a gettare sui mercati dell'Europa occidentale e centrale i prodotti scelti di una coraggiosa e sapiente organizzazione ortofrutticola. La Spagna economica riprende un suo posto al sole: la popolazione sale da 18 a 23 milioni di abitanti e accenna a maggiori accrescimenti; le opere pubbliche si moltiplicano; la vita urbana e rurale si eleva.

Ma la vita spagnola è insidiata dai torbidi di una democrazia teorizzante e ingenua, che raccoglie i favori di una massa operaia violenta e sempre malcontenta, oltreché dalle debolezze congenite di governi paurosi ed inetti e dalle pressioni del separatismo catalano e basco. Nella lotta tra il capitale e il lavoro, si è formato un proletariato turbolento, che si agita nelle officine e nelle piazze, reso più esigente dai teorici della libertà e del progresso, che dominano dal Parlamento e dalla cattedra. D'altra parte, l'unità del paese, cementata da oltre quattro secoli di prove, è minacciata dal separatismo, che accentua qualche divergenza d'indole e di lingua per esaltare un principio di *self-government*, che è una artificiosa invenzione franco-inglese per indebolire la Spagna. Infinitamente più profonde sono le differenze tra i Francesi della lingua *d'oïl* e quelli della lingua *d'oc*; molto più gravi sono le differenze razziali tra i Bretoni e i Francesi; ma in Francia non si parla che della bella *unité française*. Invece per la Spagna vi è tutta una letteratura, prevalentemente francese o ispirata dalla Francia, che invelenisce il problema dell'autocefalia catalana o basca, e che insidia l'unità spagnola.

La guerra del 1914, che scoppia a questo punto, trova una Spagna discorde, debole, sconfortata, malcontenta. La neutralità, con qualche punta antibritannica e antifrancese, diventa subito il partito della tranquillità e della ricchezza guadagnate con piccolo sforzo. Mentre il mondo va a rovina e a sangue, la Spagna si gonfia d'oro; ma quell'oro, facilmente tesoreggiato, servirà più tardi a finanziare la crudele resistenza dei rossi nella dura e sanguinosa guerra civile. Intanto serve a favorire l'inesausta battaglia dei partiti malcontenti, che si succedono al po[tere].

La Spagna, che era rimasta fuori dalla [lotta] e dai sacrifici della grande guerra, allora s'appresta a realizzare il possesso della mo[desta] zona del Marocco, riservatale dai trattati del [1904] e del 1912, trova improvvisamente, nel 1921, [nella] zona selvaggia del Rif, una guerra aspra e sanguatrice, che la conduce a dolorose um[iliazioni] e a perdite gravi, e che sarà superata [sol]tanto nel 1926 con uno sforzo combinato fra[nco]-spagnolo, in cui la Spagna ha una parte di [se]condo piano, e con la rinuncia a Tangeri, p[ro]clamata zona internazionale, dove il predom[inio] franco-britannico si industria di ridurre al [mi]nimo la partecipazione delle due vere pot[enze] mediterranee: Spagna e Italia.

Questi eventi sembrano fatti apposta p[er] umiliare lo spirito della Spagna: infinite le [re]criminazioni, infinite le polemiche. Si spe[gne] in questa ora, anche lo sforzo titanico del ge[ne]rale Primo de Rivera, il quale, oltre ogni p[ole]mica e ogni recriminazione, osa assumere [la] responsabilità del potere, seguendo in qual[che] modo l'esempio dell'Italia, che aveva allora co[m]piuta la sua decisiva marcia su Roma. La d[it]tatura, nella breve tregua, tenta una poli[tica] estera più vigorosa, realizza la ripresa e la [ri]vendicazione del Marocco, conclude un tratt[ato] meno umiliante con Parigi. Ma non resiste a[lle] critiche acerbe e alle irrisioni dei partiti, c[he] all'interno, anche per le debolezze della m[o]narchia, non hanno trovato freno alcuno. Pri[mo] de Rivera si ritrae fiaccato dalla lotta, e mu[ore] in un esilio volontario, che sembra segnare [la] fine della Spagna.

La Repubblica e la guerra civil[e].

Le ondate del malcontento e della criti[ca] montano ormai sul ponte della povera na[ve] sbattuta dalla tempesta. I cattedratici procl[a]mano che non vi può essere salvezza se non i[n] un mutamento profondo di regime, e natural[-]mente sulle vie della democrazia. Le folle ope[-]raie urgono minacciose; i caffè sono pieni d[i] politicanti insoddisfatti. La concessione de[l]l'autonomia alla Catalogna e alla Biscaglia sem[-]brano i mali minori.

Nessuno si è accorto, tuttavia, che un fer[-]mento di forze nuove ha lavorato silenziosa[-]mente nell'animo dei giovani e vi ha risvegliat[o] una fede. L'esempio dell'Italia, che ormai muov[e] da Roma con l'idea redentrice dei Fasci, h[a] generato alcuni movimenti d'avanguardia ch[e] passano inosservati, ma che avranno per s[é] l'avvenire. Contro l'estremismo sindacalista vio[-]lento e prevaricatore, si sono formate, sotto l[a]

guida di due veggenti, Ramiro Ledesma Ramos e Onésimo Redondo, le « Giunte di offensiva nazionale sindacalista », che vogliono attrarre il popolo verso l'idea della nazione. Tra gruppi animosi di giovani, capeggiati dal figlio del generale Primo de Rivera, Josè Antonio, si parla già di un emblema glorioso di direzione politica: la Falange, che simboleggia la mano pronta ad operare, a vincere, a punire.

L'esigenza di un rinnovamento è sentita in tutto il sistema nervoso delle classi dirigenti e del popolo; ma non vi sono idee mature. Fino ad ora, la Spagna si è baloccata nelle critiche dei circoli e dei caffè, o nelle dimostrazioni chiassose contro i governanti. L'ondata del malcontento travolge la monarchia, che cade nell'aprile 1931, un anno dopo il ritiro di Primo de Rivera.

Si forma la Repubblica, senza resistenza alcuna, senza spargimento di sangue, quasi per generazione spontanea. L'entusiasmo prende tutti i partiti, che pensano ormai di avere raggiunta la liberazione. Ma che farà la Repubblica? Nessuno ha idee chiare. Le direttive del potere sono passate, quasi inavvertitamente, in mano agli estremisti: estremisti teorici e estremisti pratici, che vogliono poggiare sempre più a sinistra. Si approva rapidamente (dicembre 1931) una costituzione, che ha tutti i vecchi congegni, preoccupata soltanto di legare l'azione dei governi alle volontà irresponsabili delle Cortes. Così un governo di estrema sinistra, presieduto da Azaña, attua un regime di democrazia e di laicismo, che è una falsificazione della vera indole della Spagna tradizionalista e conservatrice, finché si giunge allo sciopero agrario del giugno 1934 e poi alla rivolta delle Asturie dell'autunno di quell'anno, soffocata nel sangue.

Si impone un governo forte; ma ancora non può essere che un governo di sinistra. La Spagna, inavvertitamente, per leggerezza e per oblio, governata da marxisti, è spinta al bolscevismo. Le elezioni del 1936, travolte dall'entusiasmo democratico, confermano questo indirizzo, che si attua nel « Frente popular »; e il Governo rosso, divenuto violento, corre alle persecuzioni e alle stragi. I patrioti sono gettati in carcere; i religiosi perseguitati; le chiese abolite.

Ma l'assassinio di un patriota, Calvo Sotelo, genera la reazione. Un gruppo di animosi militari, capeggiati da Franco, ha preso intese con la Falange; e il 17 luglio 1936, una rivolta nel Marocco spagnolo, contro gli ordini del Governo rosso, getta la sfida. Numerose guarnigioni, nelle città meridionali e centrali della Spagna, aderiscono al movimento; si fonda in Siviglia una Giunta provvisoria di governo, e si inizia una guerra civile tragica e sanguinosa tra la Spagna rossa, che ha in mano gli ordini di governo, le ricchezze pubbliche e le forze armate, e una nuova Spagna, che ha con sé pochi animosi, volontari nel sacrificio e nella passione.

La Falange e lo Stato nuovo.

Fin qui si potrebbe credere di essere ancora sulle linee di uno di quei « pronunciamientos » militari, così frequenti nella Spagna, i quali tuttavia non portarono mai a una durevole salvezza, per le insidie dei partiti contrastanti; ma ora il movimento, capeggiato da Franco (i capi della Falange sono in gran parte in carcere, e subiranno quasi tutti la morte), ha in sé un'idea e una fede: l'idea e la fede nella redenzione nazionale. Mentre i rossi si appoggiano sugli aiuti della Francia e dell'Inghilterra, interessate a tenere una Spagna debole e divisa; i nazionalisti trovano l'aiuto generoso dell'Italia e della Germania, che tendono verso una nuova Europa più ordinata, più libera e più giusta.

In realtà, è sorto un nuovo Stato, che è fondato su un partito dominante, la « Falange tradizionalista e delle J.O.N.S. », che esclude le lotte dei partiti; è sorto un nuovo Stato, che impone i doveri nazionali, garantendone i diritti, in vista di un interesse superiore: il benessere nazionale; è sorto un nuovo Stato, che si fonda sul popolo, che vuole l'elevazione del popolo e che per questo è pronto ad imporre anche il dovere dei maggiori sacrifici.

Posto su queste basi, il nuovo Stato può guadagnare nuove adesioni, anche durante la tragica guerra civile, e svolgere la sua robusta compagine. Accorrono verso la Falange i volontari della Navarra e della Castiglia detti « requetès »; i legionari italiani aumentano ogni giorno di numero, e portano l'aiuto fraterno di una sperimentata e coraggiosa milizia.

La Spagna rossa, invece, nonostante la posizione di privilegio, nonostante il possesso del tesoro pubblico, nonostante un esercito regolare e una marina potentemente armata, nonostante gli aiuti d'armi e di mezzi d'ogni genere da parte della Francia e dell'Inghilterra, perde ogni giorno terreno; e, divisa e travolta tra il comunismo distruttore da un lato e il capitalismo plutocratico, in gran parte straniero, dall'altro, non può trovare consistenza se non nella violenta repressione di ogni idea nazionale, che aliena gli animi della parte più elevata del popolo e distrugge l'anima dello Stato. Resterà una macchia perenne nella storia la tenacia con cui le Potenze democratiche hanno continuato a definire legittimo e ad aiutare uno Stato, lo Stato rosso di Spagna, che si reggeva soltanto con la violenza e con la frode.

Già nel settembre del 1936, dopo due mesi appena di guerra, la Spagna nazionale ha sentito il bisogno dell'unità, base essenziale del comando; e ha assegnato a Franco, insieme coi poteri di Generalissimo, anche quelli di Capo dello Stato. Pochi mesi dopo, con la fusione della Falange coi « requetès », con la promulgazione delle nuove leggi e della « Carta del lavoro », modellata su quella italiana, il nuovo

Stato spagnolo si mette in grado di resistere ad ogni turbamento e di provvedere ad ogni esigenza.

Non è il momento di esporre gli eventi della guerra, durata quasi tre anni, che conduce il nuovo Stato falangista alle vittorie di Malaga, della Biscaglia, dell'Andalusia e di Teruel, e che nel 1938 e nel 1939 raggiunge sanguinosamente le vittorie decisive della Catalogna e di Madrid.

Nei primi mesi del 1939, dopo quasi tre anni di guerra civile, la Spagna nazionale, già costituita nel suo nuovo organismo politico, forte per un nuovo ideale di libertà e di giustizia, può finalmente dedicarsi a risanare le sue ferite e a lavorare per la pace.

Lo Stato nuovo, creato da Mussolini, e già imitato nel programma della Falange, che è del maggio 1935, sviluppato ora nelle realizzazioni del Caudillo durante la guerra vittoriosa tra il 1937 e il 1939, ha offerto alla Spagna lo strumento adatto a raggiungere la salvezza e a svolgere liberamente gli ideali nazionali. Poggiato sulle basi robuste della nuova organizzazione, col concetto superiore della comunità nazionale, con l'unità di comando imperniata nel Caudillo, col Partito unico di governo, con una organizzazione gerarchica precisamente stabilita e con una organizzazione corporativa razionalmente ordinata per ogni branca della produzione, il nuovo Stato è in grado di soddisfare le esigenze della nuova vita nazionale e di adempiere alla missione per cui la nazione spagnola, rinnovata nei suoi fondamenti, si prepara ad operare (1).

Ma la Spagna, che avrebbe avuto bisogno della pace per sanare le ferite di questi tre anni di dura e sanguinosa guerra, si è trovata invece, pochi mesi dopo, di fronte al nuovo conflitto europeo.

La Spagna di Franco e la guerra europea.

Diciamo subito che, anche nel nuovo conflitto, la Spagna si è trovata al suo posto. Nel solco d'odio scavato dalle Potenze democratiche, gelose del loro predominio tristamente guadagnato con l'insidia e con la frode, contro le nuove Potenze dell'Asse, ansiose di garantire all'Europa un ordinamento più equo e una pace più sicura, la Spagna non poteva esitare a prendere la sua linea diritta e conseguente.

Anzi, è chiaro oggi che la Spagna fu la prima vittima della guerra insidiosa che le Potenze democratiche si preparavano a scatenare per l'asservimento definitivo dell'Europa agli obliqui voleri dell'imperialismo anglosassone, fiancheggiato dalle oscure manovre dell'ebraismo massonico internazionale. Quando, nel maggio del 1936, l'Inghilterra si sentì sfuggire dalle mani in

(1) Si veda: A. Solmi, *Lo Stato nuovo nella Spagna di Franco*, Milano, ISPI, 1940-XVIII.

Abissinia quella vittoria contro l'Italia,
aveva organizzato la misura mondiale dell
zioni, essa fissò il proposito di non con
più oltre alle Potenze fasciste, Italia e
mania, qualsiasi aumento di potere. E
sorta la guerra civile nella Spagna, l'Inghi
strenuamente appoggiata dalla Francia,
sotto al governo del Fronte popolare,
quella battaglia detta del « non intervento »,
dotta tenacemente con tutti gli aiuti possibi
Spagna rossa, per cui si sarebbe dovuto
nella penisola iberica, anche a costo di
garla nel bolscevismo, una democrazia
alle volontà delle Potenze plutocratiche,
rizzata contro il Fascismo e contro il Nazi
socialismo. E così la Spagna, che avrebbe
tuto in pochi mesi superare la triste prova
guerra civile (già nell'ottobre 1936, dopo la
taglia di Malaga, i governanti rossi della Sp
erano convinti di dover cedere la parte cen
della penisola, e avevano già spostata la cap
da Madrid a Barcellona), fu costretta inve
una dura guerra, che durò tre anni, e che la
stremata la nazione risorta.

È evidente pertanto che il ricordo di q
vicende suggeriva naturalmente alla Spagna
contegno di avversione alle Potenze demo
tiche e di fiancheggiamento delle Potenze
l'Asse, che, con pieno disinteresse, l'ave
aiutata nell'arduo momento della prova supre
E perciò tenne un contegno di aperta amic
verso la Germania e verso l'Italia durante
lunga fase della preparazione della guerra, e
sistette con dignità alle lusinghe che la Fra
e l'Inghilterra, forse pentite ormai dell'er
commesso, tentarono più tardi verso la Spa
per guadagnarsi almeno una indulgenza
larga o una neutralità più sicura. La Spagna
mostrò così di avere pienamente compres
senso della sua nuova missione europea.

La Spagna assunse pertanto un contegno
servato di « non belligeranza » che, senza esc
dere una difesa dei propri interessi, signific
l'astensione da una parte attiva nella gue
dell'Asse.

Una parte attiva non sarebbe stata possib
alla Spagna. La guerra civile, combattuta c
rossi senza scrupoli e con mezzi meccanici m
cidiali, era costata dolorose perdite al paese.
vastità del fronte e le difficoltà del terreno, p
valentemente montuoso, avevano impedito que
provvidenze assidue verso l'agricoltura, che
generale Queipo de Llano, per esempio, ave
potuto realizzare, durante la prima fase de
guerra, nel territorio andaluso, dove si era m
nifestata subito la potenzialità agricola de
Spagna. Era già sembrato un miracolo di po
provvedere, con mezzi propri o con le impor
zioni da paesi amici, al sostentamento di u
popolazione assoggettata ai più duri sacrifici
alla più tragica prova. Gli stabilimenti industri
della regione settentrionale erano stati sottopo

a parziali rovine, e si dovevano rinnovare molti impianti.

Anche lo spirito nazionale, provato dalla guerra civile, col problema dei prigionieri e dei fuorusciti ancora aperto, con l'altro problema delle punizioni per i rossi più colpevoli, con un proletariato ancora male avvezzo dal bolscevismo imperante da lunghi anni, non era preparato, e forse nemmeno propenso, ad un intervento.

Lo scoppio della nuova guerra impedì quelle importazioni e questi impianti, rese difficile la produzione e i rifornimenti. Oggi le limitazioni dei consumi sono molto rigide nella Spagna, e né l'agricoltura, né l'industria, già abbastanza fiorenti, sono riuscite a rimarginare le piaghe aperte dalle dissipazioni del governo repubblicano e dagli orrori della guerra. I nuovi compiti, che sarebbero sorti da un intervento, non avrebbero trovato i mezzi e i rifornimenti necessari.

La Spagna e le Potenze dell'Asse.

Ma la parte della Spagna è nettamente segnata e si trova a fianco delle Potenze dell'Asse.

La Spagna ha ritrovato se stessa nell'unità spirituale espressa dalle energie della nazione, contro le tendenze centrifughe di un meschino regionalismo e contro le discordie artificiose dei partiti politici contrastanti, che, per oltre due secoli, ne avevano cagionato la decadenza. Essa, pertanto, nonostante le difficoltà dell'ora, è in pieno rifiorimento, e può guardare con occhio tranquillo verso l'avvenire.

Nello statuto della Falange, dettato da Josè Antonio Primo de Rivera fin dal 1935, è detto che «la Spagna è un'unità di destino nell'universale». Si afferma quindi l'unità fondamentale della nazione, che deve dirigere il suo sforzo verso le mète utili agli interessi generali; e subito dopo, con una formula non scevra d'ambizione, ma necessaria ad un popolo che non voglia essere inerte o passivo, si dice che quest'unità di destino deve tendere a mète superiori, che abbraccino quanto è possibile una idea universale. Evidentemente, la Spagna, che ha dietro di sé un grande passato; la Spagna, che ha colonizzato una parte cospicua del Nuovo Mondo, aperto dal genio dei navigatori italiani; la Spagna che ha tenuto nelle sue mani un vasto Impero e che questo Impero ha condotto, sia pure per non lungo tempo, a un alto segno; la Spagna non rinuncia ad una idea universale, non rinuncia ad un destino più alto di quello strettamente nazionale, non rinuncia insomma ad un proprio imperialismo. I giornali della Spagna, in questi ultimi due anni, hanno parlato più volte dell'aspirazione ad un Impero, per quanto abbiano subito chiarito che queste aspirazioni non si rivolgono ai paesi europei, né ai possessi legittimi dei paesi europei. Il padre del nazionalismo spagnolo, Menendez y Pelayo, in tempi abbastanza lontani e non sospetti, indicò all'imperialismo spagnolo un campo aperto verso i paesi lontani, che parlano la lingua spagnola e che si ispirano all'antica madrepatria, non per dominarli politicamente, ma per tenerli spiritualmente vicini.

Questo ideale della Spagna è nobile, ed è pienamente legittimo. Mazzini ha insegnato che non vi può essere anima nazionale senza una missione, senza un fine da raggiungere. La missione della Spagna è rivolta a questi orizzonti.

E questo ideale si accorda pienamente con le nuove direttive che le due Potenze dell'Asse si sono assunte per la ricostruzione dell'Europa liberata dalle insidie straniere. Non bisogna dimenticare che il destino e la fortuna della Spagna si formarono sulla base dell'idea e del diritto di Roma. L'idea cristiana, che portò alla liberazione della Spagna dai Mori, era venuta da Roma, e da Roma prese nascimento il tessuto civile, religione, dottrina, arte, diritto, che le armi spagnole distesero sul nuovo continente, il quale, a sua volta, in base a questi elementi civili, rivendicò la sua autonomia e il suo movimento.

Ogni volta che la Spagna si rivolse a Roma trovò consensi e fortuna. Anche nella decadenza essa ebbe aiuti continui dall'Italia: basta pensare all'impeto di rinascita determinato dall'opera del cardinale Alberoni; basta pensare ai fermenti civili portati da Carlo III venuto da Napoli sul trono spagnolo; basta pensare all'idea fascista accesa dal Duce nella mente prodigiosa di Josè Antonio Primo de Rivera.

D'altra parte, senza rievocare i tempi delle lotte di religione, in cui la Spagna e la Germania ebbero talvolta comuni le sorti, non si può dimenticare che, nella guerra civile, potenti e generosi vennero gli aiuti anche dalla Germania hitleriana, che, con la sua grandiosa organizzazione industriale, con la sua formidabile organizzazione militare, si è fatta ormai, insieme con l'Italia, il saldo baluardo difensivo degli interessi più generali dell'Europa continentale.

L'ideale della Spagna si armonizza pertanto con quelli dell'Italia e della Germania, che, in questa vasta guerra, la quale costituisce una rivoluzione profonda per l'Europa ansiosa di ordine, di pace, d'equilibrio e di giustizia, si sono costituite a poli direttivi della nuova vita civile.

Già nel campo economico, dove la Spagna può apportare le sue ricchezze agricole e minerarie, essa si professa desiderosa di limitare la funzione dell'oro, quale misura di finanza e quale regola degli scambi, per sostituirvi l'elemento morale e pratico del lavoro e della produzione. Nel campo dello Stato e del diritto, la Spagna ha abbracciato con la Falange la nuova idea corporativa e fascista, che l'ha tratta a salvamento nella guerra civile e che le promette nuove fortune. Nelle lettere e nelle arti, sottratta finalmente al disfattismo democratico e al

pietismo pericoloso, la Spagna può adempiere ad una utile funzione verso quella parte dell'America cui essa è congiunta per comunanza di razza e di lingua.

L'avvenire della Spagna.

La nuova Spagna, sorta in concordia di sacrifici coi volontari dell'Italia e della Germania, ha conquistato un nuovo prestigio, che la colloca come potenza di prima grandezza nei quadri del nuovo ordinamento dell'Europa civile.

Intanto le vicende della guerra hanno portato anche su un piano concreto le aspirazioni della Spagna. La caduta della Francia ha distrutto finalmente, per questa insidiosa e perpetua rivale d'ogni grandezza spagnola, la vecchia e immorale illusione che avrebbe voluto ridurre la Spagna ad una funzione di dipendenza verso gli interessi francesi o di semplice passerella per l'esercito nero, da chiamarsi sul territorio per la difesa e per l'offesa della vecchia nazione, impotente a riprodursi e costretta a cercare nelle truppe di colore il sostegno della propria esistenza e delle proprie ambizioni. I Pirenei hanno ripreso tutta la loro funzione, e la Spagna non servirà più come semplice dipendenza degli interessi francesi o come ponte di passaggio per le truppe di colore.

Né, d'altra parte, essa vuole ormai servire agli intrighi britannici, intenti a dominare le ricchezze e i prodotti della penisola iberica. L'Inghilterra dovrà riprendere la sua indole insulare, e cessare per sempre dalle insidie sottili, che, per oltre tre secoli, hanno potuto dividere, a suo esclusivo profitto, i paesi dell'Europa continentale, portati lontano dalla loro missione civile.

La caduta della Francia, la vasta e complessa guerra condotta dalle Potenze dell'Asse contro l'imperialismo britannico, costretto su ogni terreno a ridursi alla difensiva o a perdere le proprie posizioni, hanno aperto alle aspirazioni della Spagna più di un cammino libero.

Con le visite di Serrano Suñer a Berlino e a Roma, l'attività della politica spagnola è entrata in una nuova fase. La Spagna sta oggi in strettissimo contatto con le Potenze dell'Asse, e come Stato non belligerante, ma non disinteressato alla ricostruzione europea, aspetta l'ora in cui avrà la sua parte nella divisione degli spazi del territorio europeo ed africano, che sono destinati ad un nuovo ordine.

Naturalmente questa parte si coordinerà, in perfetto equilibrio, con le aspirazioni delle due Potenze direttrici, la Germania e l'Italia, che compiono i maggiori sacrifici nella grande guerra e che debbono essere messe in grado, anche con le necessarie integrazioni territoriali, di esercitare la funzione equilibratrice della nuova Europa.

Questo si può vedere anche nell'azione della Spagna per la soluzione del problema di Tangeri. Ho mostrato già come l'internazi
zione della zona di Tangeri fu voluta
ghilterra e dalla Francia per impedire
gna di aver libero lo spazio verso la bi
che si protende di fronte allo scoglio di
terra, tenuto ormai ingiustamente da
tenza antieuropea. Contro ogni spirito
stizia, dall'accordo internazionale era stat
sa l'Italia, potenza mediterranea per ecc
a cui evidentemente competeva il diritto
tervenire nella destinazione dei punti p
sibili della navigazione, quali sono gli
che dividono ed aprono i mari; e soltanto
litica coraggiosa e vigorosa di Mussoli
riuscita, nel 1928, a far correggere questo
ed a guadagnare all'Italia una onesta
nel trattato. La Spagna, nell'interesse dell
tenze dell'Asse, si assunse, in questo pe
di guerra, l'occupazione di Tangeri, ed
soppresso i pesanti organismi internazion
impedivano a Tangeri ogni movimento,
proclamato il suo diritto sulla zona. Co
Spagna competeranno anche i diritti su
terra, quando l'Inghilterra dovrà essere e
da un territorio che non le compete, pe
che non rispondono agli interessi generali
l'Europa e quando si verrà alla determina
intereuropea del nuovo regime degli Stret

Ma si può essere certi che, in tutti questi
tamenti, e in ogni altro che riguarderà lo
dei diritti competenti alla Spagna, gli inte
delle Potenze europee, e in primo luogo
interessi delle Potenze dell'Asse, saranno p
mente salvaguardati. Già si annuncia che
nuova sistemazione della zona degli Stretti,
l'Atlantico, come verso ogni altro passo o
gato, dovrà essere determinata secondo le
rettive del nuovo equilibrio europeo.

La Spagna di Franco ha preso il suo p
accanto alle Potenze dell'Asse, e lo conser
per l'interesse proprio e per gli interessi d
nuova Europa. La Francia, ridotta al ruolo
potenza di secondo piano, quale è ormai
fatto per la riduzione effettiva della sua pop
zione metropolitana, per la perdita delle
Colonie e per la dimostrata inconsistenza d
sua compagine nazionale, avrà cessato di pres
il suo territorio all'azione deleteria della pl
crazia britannica e alle milizie nere, e sarà
condotta alla sua giusta funzione. Una gerarc
organica di nazioni e di Stati, basata sulla c
sistenza effettiva di ciascuno e sulla visione
un interesse superiore dell'Europa, garan
lo sviluppo normale della vita e la pace oper
e feconda della nuova Europa. In questo p
cesso di unificazione continentale, diretto d
l'Asse, nel quale si coordinano le idee super
di equilibrio e di giustizia propugnate da Ro
e da Berlino, la Spagna ha una missione
grande rilievo, che essa saprà compiere c
nobiltà e con valore.

ARRIGO SOL

La strada di Francia

Nel cuore di Torino, non lontano da quel bel San Giovanni Battista che il cardinale Della Rovere costruì in pieno Rinascimento sulle stratificazioni di basiliche romane nate alla fine dell'Impero, e rinate quando l'Italia si destava a quello che fu un vero Impero Comunale – e adesso è cattedrale della città operosa e perseverante, e custodisce nel suo scrigno d'argento, dentro i marmi funebri, il sudario di Gesù – si leva, con le sue torri massicce e snelle, e il suo muro finestrato come quello del Colosseo, la Porta Palatina.

Torino ne sobbalza d'orgoglio: era un giorno tagliata nella massicciata formidabile delle mura augustee; e mai porta aveva dato così semplice e grandioso il senso architettonico della sua funzione: serrare l'ingresso a una città confinaria sotto la cintura alpina dell'Impero; e aprire gli spazi all'espansione e alla conquista d'una gente ricca di potenza e di genio.

Elegante e robusta, con le mura di venti metri e le torri di trenta, i due fòrnici di mezzo per i carri, e i due ai lati per i pedoni, pareva capace di incanalare e orientare una migrazione umana; e con i suoi due piani per le stazioni delle guardie in armi che sboccavano sugli am-

S. ANTONIO DI RANVERSO: LA STRADA SOSTA A CONTEMPLAR L'ABBAZIA DUGENTESCA TRA RIVOLI ED AVIGLIANA. (*Fot. D. R. Peretti-Gri*

bulacri delle mura, e con le intercapedini entro cui ruggivano calando le grosse cateratte di legno e ferro, pareva sempre pronta a reggere l'assedio e l'assalto. Essa ci dà bene l'idea di quel che dovette essere, nella cerchia delle demolite mura occidentali di Torino, la Porta Praetoria. Nei tempi della pace imperiale, se ne slanciava alle montagne la strada delle Gallie, la quale, come la sovrana Via Appia, tra sepolcreti e gruppi d'alberi, faceva risuonare dalle sue epigrafi i nomi dei veterani delle legioni pretoriane: carne anima e armi delle vecchie e indomabili stirpi romane.

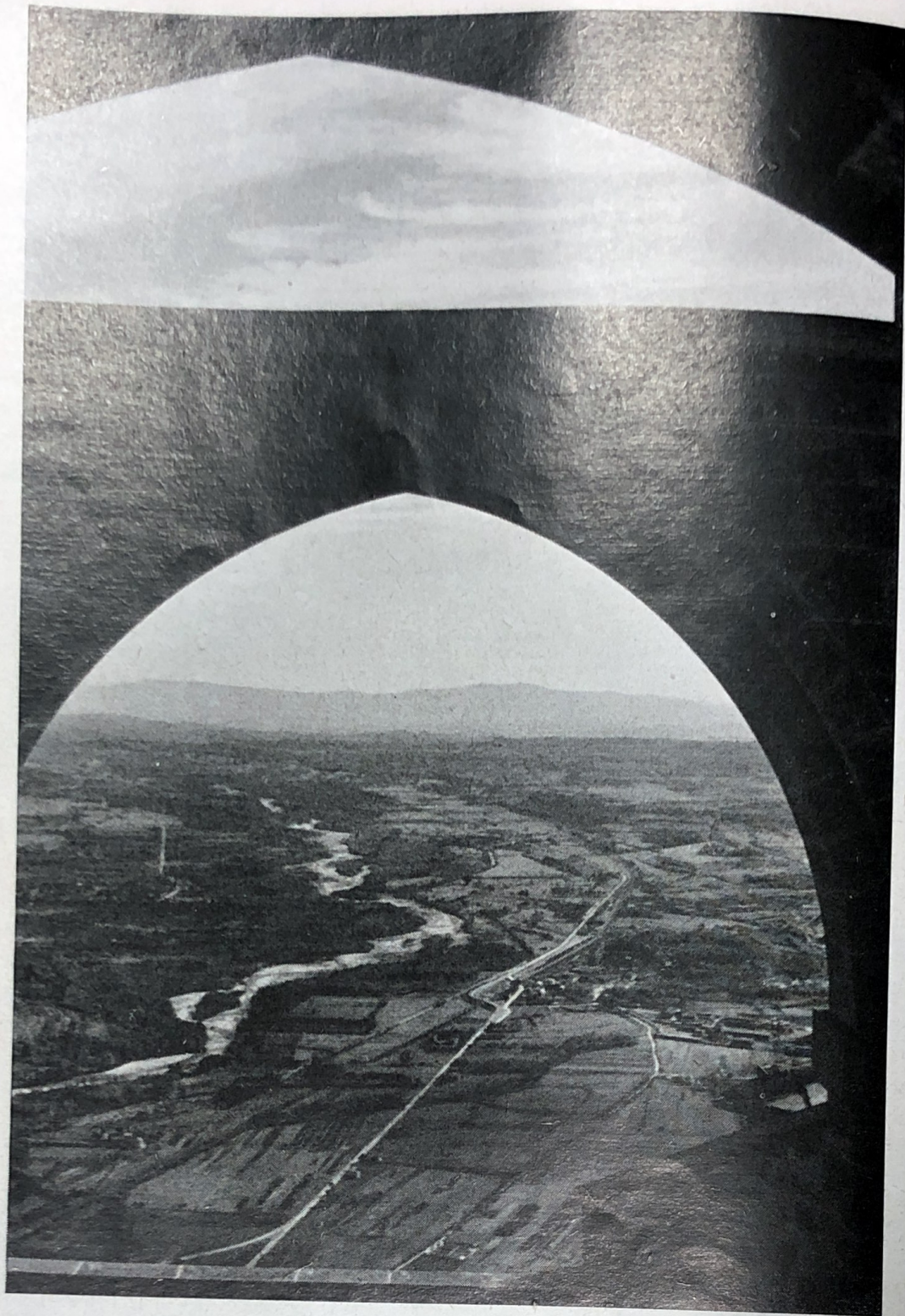
La Dora Riparia segnava essa alla strada, con la sicurezza delle indicazioni imposte dai monti e dalle acque, la direzione verso i valichi che intagliano i crinali ghiacciati.

La strada correva, balzando un po' su una riva e un po' sull'altra del fiume, ma restando più che poteva sulla sinistra, per scegliere, come fan sempre le strade di Roma, la sponda più soleggiata e meno soggetta alle piene e alle frane.

A seguirla di tappa in tappa con i nomi d'oggi, essa toccava, a sette chilometri dalla Porta Praetoria, Collegno; poi, fra altri gruppi di tombe e d'alberi, Rivoli; poi Sant'Antonio di Ranverso; passava per Avigliana; risalendo verso Almese, piegava a un tratto sul ponte di legno nella plaga di Malano; e indugiava un momento alla dogana. Una nobile costruzione (ché in tutte le murature, anche più utilitarie, i Romani mettevano con l'arte il segno della loro nobiltà) entro cui funzionari, che avevano autorità d'incidere sui cippi e sulle tavole di marmo i loro nomi, riscuotevano la *Quadragesima Galliarum*. Ma più che le monete, necessarie a documentarci che il pedaggio sulle merci, e quindi il potente flusso mercantile, durò quattro secoli, dal principio dell'Impero all'incendio degli invasori, ci commuove l'ara votiva alle Matrone. Fu trovata accanto a un cippo dedicato a Giove; e i nomi dei dedicatori dell'uno e dell'altro monumento son nomi romani; eppure Giove era non solo dio romano, ma tale da poter rappresentare, egli supremo e massimo, il divinizzarsi della potenza stessa di Roma; le Matrone invece erano divinità preromane, espressione quindi dell'anima dei montanari indigeni. È la testimonianza della stupenda forza assimilatrice di Roma, che è la sua forza maggiore e quasi

SAGRA DI S. MICHELE. L'ABBAZIA MEDIOEVALE CHE GUARDA LA FRESCA VALLE FIORITA. *(Fot. D. R. Peretti-Griva)*

certamente la più geniale; per cui, conquistando, essa non distrugge e disperde, ma sceglie, filtra, assorbe, trasfigura in propria sostanza la civiltà di tutte le genti in cui s'imbatte, e ne fa un'essenza con la quale si disseteranno e nutriranno per millenni tutti gli altri popoli della Terra.

Da questa dogana la strada si slanciava verso Susa, e la toccava dopo un ultimo balzo attraverso la Dora. Là, la piccola e gagliarda città alpestre s'era, per la medesima legge di assimilazione, innestata su un vecchio e ancor vivo ceppo ligure; e sviluppatasi in una città mili-

DALLA SAGRA DI CHELE: LA DORA CHE SERPEGGIA CONCA DI AVIG

(Fot. Brica

tare e trionfale alle più vere porte dell'Impero, alzò, in fronte all'*oppidum* dei Liguri, l'Arco di quell'Augusto che aveva conquistato l'intero baluardo alpino; e murò templi, palazzi, l'anfiteatro, le terme, il Foro; tutto un mondo che fu, sotto gli occhi delle montagne, robusto di struttura, splendente di epigrafi, spirituale di statue.

Le montagne bianche di neve miravano stupite fiorire ai loro piedi il miracolo, tra il ridere azzurro della Dora, e il verde cupo di boschi e chiaro di pascoli in fiore.

Da Susa, discesa giù dal *castrum* e, infila orgogliosamente l'Arco Trionfale, la strada pr seguiva più ardita sulla destra del fiume ris lendo per Chiomonte; e, ripassando poi sull'alt sponda, incontrava quella stazione di camb ch'ebbe nome da Marte, e i cristiani lo mut rono, con violenta e commovente fusione di sen opposti, in quello dei Martiri.

La strada giungeva ad Ulzio, e pigliava s per la scarpata lunga e ripida del Monginevr fino agli appicchi del Chaberton: ritrovava s

DALLA SAGRA DI S. MICHELE SI SALE AL MONCENISIO: AL CENTRO, LA DEPRESSIONE DEL PASSO.

(*Fot. Bricarelli*)

culmine il segno della religione indigena antica, il tempio che fu certo bello, ma diventò nell'immaginazione dei pellegrini favolosamente stupendo, con le sue mura di pietra a blocchi angolari perfetti, cementato non con la calce, ma col metallo. Ma la gente che venerava lassù l'apparizione delle Matrone (a vederle intrecciar [illegible] in una indefinita ghirlanda di membra giovani nell'ara votiva di Alceste, paiono fresche e liete come le Grazie romane) doveva pensarle [illegible] lungo i crinali a difendere i confini della patria e incoronarla di bellezza, come furono in un mito più antico le Amazzoni, e saranno in uno più nuovo le Walchirie; ed era la medesima gente che battezzava col nome romano di Cottius (il prefetto augusteo di sangue regio) tutto il bastione delle Alpi che sovrasta lo sbocco della piana.

A Susa, prima di muovere all'assalto del Monginevro, la strada si biforcava come per un eccesso di impeto; e con un altro ramo assaltava

S. GIORIO, A SPECCHIO DELLA DORA. (*Fot. D. R. Peretti-Gri*

il Cenisio. Fatta, di qui, più alpigiana, rude e scoscesa, costeggia a un certo punto un lago che è un occhio della terra imbevuto della serenità dei cieli; ma non è che un attimo di lirica felicità; poi s'avventa al passo arduo, tra le montagne che hanno i fianchi cupi di roccia e scuri di fosche selve e di torrenti, ma splendono altissime nel biancore delle nevi.

Roma andava così, per due direzioni diverse, scavalcando due barriere, nel cuore della Francia: i miliari ne segnavano il passo (taluni furono ritrovati, e recano incisi, in caratteri rudi, nomi di imperatori e fasti di liberazione) e le stazioni per i pedaggi e i cambi degli animali e dei veicoli ne segnavano le tappe.

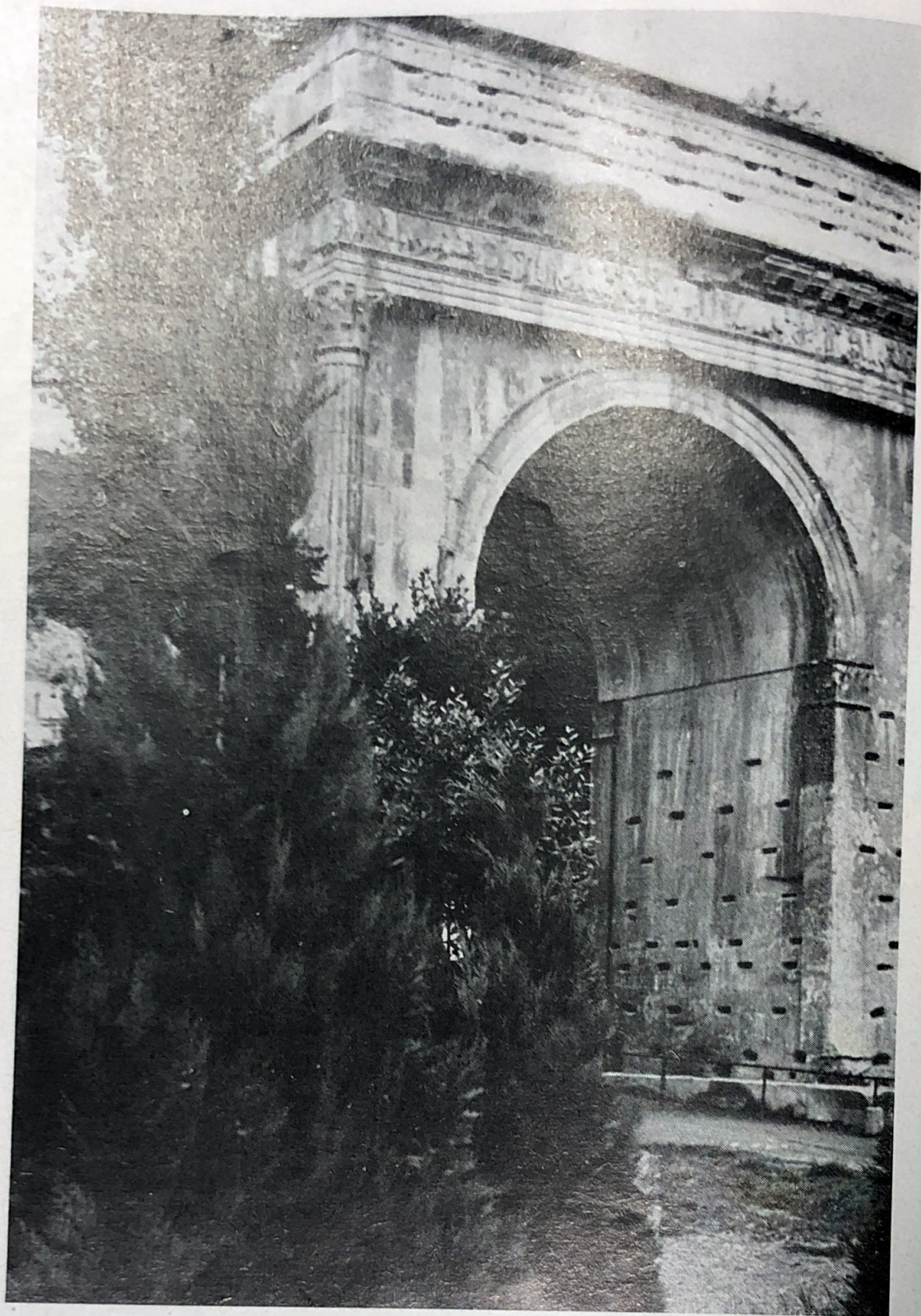
Ma di lì non passava soltanto la vita materiale: con le sue necessità di pace e di guerra vi scorreva lo spirito e vi anelava l'ideale di Roma. Nello stile conciso e chiaro del *De Bello Gallico*, che par ridotto alla struttura di ossa e al fasciame di muscolo delle frasi lapidarie, Cesare ha una affermazione che dice questo senso della strada delle Gallie: *iter per alpes patefieri volebat*: egli voleva aprire nel muraglione pauroso e orgoglioso della grande montagna un varco non solo ai mercanti e alle loro robe, anche all'invisibile potenza morale di Roma.

Ci passarono così le sue legioni; ma non p schiantare e annientare, bensì per romanizza la Gallia: il miracolo del suo genio: rinnova coi globuli rossi di Roma, e fecondare col l minoso seme di Roma la forza ancora bru di questa gente gallica, che di Roma sarebb diventata parte: miracolo che per quattro seco permise all'Impero di reggere agli uragani alle alluvioni delle migrazioni guerriere e dem grafiche del settentrione, e di sviluppare in co tesa pace la potenza e l'armonia che permise alle genti germaniche di imbeversi di romanit e iniziare da quella trasformazione il ciclo st rico della loro civiltà.

Così sono tutte le strade romane: i legiona le tagliano e lastricano; i mercanti le esper mentano; vi passa poi rionfale l'anima di Rom

E per chi sa questa verità fondamentale, strada delle Gallie, a vederla in una carta sfre ciare così sicura dal cuore di Torino a Sus dalla Porta Praetoria all'Arco d'Augusto, sull traccia della Dora, e diramarsi (decisa a du imprese e non per ambiguità di destino)

LA FONTANA DI CHIOMONTE: L'AMORE DELLA BELLEZZA DEI SEMPLICI. *(Fot. D. R. Peretti-Griva)*

MIRABILI CAMPANILI DI SUSA. *(Fot. D. R. Peretti-Griva)*

SUSA: L'ARCO DI [AUGU]STO, SEGNO DELLA [VIT]TORIA PERENNE.

(Fot. Bricarelli)

Monginevro e al Cenisio, parla e canta più chiara che una strofe di poema epico.

Ma un giorno i popoli che calavano al Mediterraneo avidi di pingui pianure e assetati di sole d'oro, frantumarono incendiarono sconvolsero. E stagnò da per tutto un silenzio e una immobilità atterrita: le erbe sommersero le strade, crollarono i muri...

Nel mistero dei secoli, potenza antica repressa, fermenti nuovi lievitarono nel dolore con lentezza potente, e lampeggiò nell'ombra una coscienza che nella costrizione era diventata più profonda ed acuta: l'Italia si risvegliò nel miracolo nuovo; e sorse il Comune.

La strada di Francia cominciò a risentire sulle sue vecchie pietre romane croscio di scarpe ferrate e rullo di ruote.

I mercanti passavano di nuovo: le carovane ingrossavano, si moltiplicavano; diventarono come un tempo un esercito che marcia continuo e sicuro. Si riproduceva il grande fenomeno ro-

SUSA: LA SAGOMA GUERRESCA DEL CASTELLO MEDIEVALE.

(Fot. D. R. Peretti-Griva)

mano, perché era di nuovo Roma a vivere ed espandersi: una Roma diversa, meno unitaria, meno disciplinata, meno austera; ma più varia, estrosa e fervida. L'antica aveva mandato alle Gallie le merci e la Legge; le merci e l'arte di fare, degli uomini sparsi, quadrate legioni simili a blocchi di pietra e di ferro semoventi; il Comune mandava alla Francia le merci e le nuove maniere d'intender la vita e di operare; le merci e la poesia nella bellezza di tutte le arti; e fu grande in quel trasporto di sogni e di ricchezza oltre i valichi, tanto la pezza di velluto di Genova e di damasco di Lucca, come il canto del poeta o la immagine dipinta e scolpita di Toscana, o il piano costruttivo d'un maestro comacino; come la lettera di cambio creata in un lampo dal genio italiano: il foglietto magico che permise agli uomini di commerciare senza trascinarsi dietro a rimorchio il metallo delle monete, ma fidandosi soltanto della parola data con una firma e un suggello.

L'umanità imparò per la strada di Francia,

LA STRETTA D'ESILLE E LA MONTAGNA CHE VEGLIA. (Fot. D. R. Peretti.)

come per tutte le strade italiche, la legge con Roma, la fiducia col Comune; la gerarchia con Roma, la genialità inventiva col Comune: con tutte e due l'armonia d'una vita nella quale si rifletta la musica e l'ordine del moto nei cieli.

L'abbazia di Novalesa, sulla strada del Cenisio, con le sue centinaia di monaci, la sua bella architettura e le opere d'arte da una parte, e dall'altra i libri della dogana e le somme dei tributi, è un testimone di questa fusione dei valori materiali e spirituali che, unica al mondo, l'Italia ha sempre attuata e insegnata nelle sue età migliori. E le lotte medievali fra Torino e Asti per contendersi privilegi ed esclusività sulle esportazioni ed importazioni nella strada di Susa, esprimono l'ansia combattiva e creatrice del Comune, ch'ebbe in questa via tra le rupi una delle più gonfie e pulsanti arterie.

Poi vengono i Savoia; e allungano sulla strada la loro spada di buon metallo, che riflette in baleni la luce della loro coscienza civile: placano le città in lotta, disciplinano il flusso dei portatori e dei corrieri, liberano uomini e merci dai tributi esosi, s'impegnano a mantenere le opere murarie e di fondo della strada.

La razza italiana invade di nuovo, com
tempi di Roma, coi mercati, la Francia in
non vince di prepotenza; vince con la b
e bellezza dei prodotti, con l'ardimento
imprese, con l'abilità degli ordinamenti;
cioè con la genialità e l'onestà; e comm
e finanza, ossia le basi della vita, sono in Fr
dirette dall'Italia, e, secondo il costume ital
si nobilitano sempre di spiritualità.

Soltanto quando sarà scritta sui docum
la epopea dei mercanti italiani per questa e p
altre strade che partono dalla Penisola, (una
pea di pazienti, silenziosi, intelligenti, pers
ranti ambasciatori di italianità nel Comune e
Rinascimento, pionieri e maestri della vera d
mazia italiana) la storia del nostro popolo m
rivelerà la sua ossatura, che è ossatura rom

Ma tra i due fenomeni così grandiosi (e
noi, orgogliosi), l'irraggiarsi dall'Italia delle st
romane, e il loro rivivere e perfezionarsi nel
mune, come sovrapposizione di due piani di c
quista, c'è un altro fenomeno, mediano nel te
e nel significato, che pare il rovescio di q
due, ma idealmente li rimodella e li com

IL TORRESTE CENISCHIA CHE IRROMPE QUI DAL CENISIO. (*Fot. D. R. Peretti-Griva*)

È meno noto, perché sotto un certo punto di vista è misterioso, e quasi mistico.

Verso il Mille, quando il Comune non era ancora sorto, e l'Impero Romano era già tramontato, da tutte le terre d'Occidente, dal Sud e dal Nord (cioè dalla Francia meridionale e dalla Spagna, oppure dalla Francia settentrionale, dalla Renania, dall'Inghilterra, dalla Scozia) cominciarono a muovere verso Roma, portate da un arcano senso del divino e dal dolore delle generazioni che tentavano di risorgere alla pienezza della vita fuori delle penombre del Medio Evo, le turbe dei pellegrini. Si fecero sempre più dense, continue, urgenti: finirono col diventare una temporanea ma perenne migrazione umana, sospinta da quelle energie spirituali, che nella storia sono più nascoste ma più potenti delle energie materiali.

La strada di Francia fu invasa a rovescio dalle folle umane; e mostrò, come nel passato e meglio di quanto non mostrerà nell'avvenire, d'essere inizio d'una intera rete stradale che metteva capo a Roma.

La strada alpina dei pellegrini scendeva anch'essa dal Monginevro e dal Cenisio, confluiva a Susa, raggiungeva lungo la Dora Riparia Torino; per altra direzione invece imboccava i valichi del Piccolo e del Gran San Bernardo, e, scendendo lungo la Dora Baltea, passava per Ivrea, si volgeva a Vercelli. Le due arterie potevano così riunirsi e proseguivano per Mortara, Pavia, Piacenza, Parma, Lucca; e puntavano su Roma.

A questi itinerari che miravano alla città di San Pietro, si collegò un giorno il tronco Venezia, Verona, Brescia, Milano, per Vercelli; e parve di nuovo che su tutta l'Italia settentrionale si distendesse l'intreccio delle antiche vie consolari.

Sorsero alle tappe, per cura degli ordini monastici più operosi, gli ospizi; si foggiarono le leggi per la manutenzione delle massicciate e dei ponti e per la protezione dei pellegrini, e il fenomeno assurse alla grandiosità di quello comunale e romano.

Ma la potenza che lo generava e alimentava era sempre una: uno era il gran cuore che versava e traeva a sé il sangue della vita universa: Roma. Roma, che nell'Impero e nel Comune spandeva intorno ricchezza, energia, genio, fede; che nel misterioso periodo fra l'800 e il 1200

SUL PUNTO DI VALICARE: DAL CIGLIONE DEL PASSO DEL MONCENISIO, VERSO BRIANÇON E IL DELFINATO. (Fot. Bricar

accentrava l'anima appassionata e veggente del mondo su una religione che era cattolica, ossia anch'essa, come Roma, universale.

Conosciuta e capìta così, la strada di Francia è quasi commovente a percorrerla.

Si slancia, fuori di Torino, diritta e ampia con un impeto (proprio anche topografico) di giovinezza lieta e sicura: il senso d'eternità che dà alla creatura il sentirsi turgere di forze nuove: respira larga nell'ubertà della terra che le si distende ai fianchi; ma si capisce che non è strada da adagiarsi fermandosi stracca al primo balzo; poche altre strade dànno come questa il senso d'un principio, d'un attacco per sviluppi ardimentosi e lontani.

Quando s'imbatte in Sant'Antonio di Ranverso, pare che titubi un attimo sorpresa, spianando fra gli alberi radi; la bella abbazia mette una così baldanzosa ed acuta nota d'architettura ogivale in quella pace della campagna, che è come se d'improvviso ci si avventasse, tra il folgorare delle automobili e il lento eterno andare ondulato dei bovi, un guerriero del Duecento, a cavallo, vestito tutto, lui e il destriero, di ferro.

Quando la strada si caccia nella stretta de valle, impressiona anche più: sembra che pr prio una gran porta, non di una regione, ma una nazione, stia per serrarsi con due batte di montagna già in movimento: se ci affrette mo, riusciremo forse a passare per l'ultima fe sura! E la Chiusa non è mai stata come qui cosa non nome: la Chiusa della Sagra di San Michele quest'altra vecchia abbazia, fortezza e chiesa, v detta in armi e angiolo pregante, lassù sulla s nistra (non dicono proprio che gli angeli sien più volte discesi su quel culmine, a fare uffic di muratori per la casa di Dio?) guarda giù nel valle; e la fierezza della sua impostazione sentinella, e la dolcezza di quel pianeggia percorso dal fiume, si fondono in una vera co *cordia discors*.

Quando dalla regione Malano la Dora appa in tutta l'ampiezza del suo letto, ma le sovr stano già le grandi montagne (cobalto di ciel abbagliante candore di nevai in certi giorni tramontana), la porta occidentale pare ancor più un poderoso serramento creato da Di il quale dice: Peggio per voi se non sapre difenderlo.

«CASA DI RICOVERO» PER IL VIANDANTE SUL CULMINE DEL PASSO DEL MONCENISIO. *(Fot. Bricarelli)*

Susa è un grosso monile gettato lì, con la superba indifferenza che ha talvolta la vita, nella gola della montagna: città solitaria e come nascosta, con un'anima ispirata: so d'un pittore, che è anche un sacerdote, che vi passa tutti i suoi mesi di lavoro, e di viverla e goderla non è mai sazio.

Bastano i suoi campanili, robusti come torrioni guerreschi, ma alleggeriti dai ricchi trafori, a farne un prezioso gioiello.

Ma c'è poi quel grido dell'Arco Trionfale che la Dora porta a Torino e si ripercuote nelle moli dei torrioni palatini; e ci son quegli altri archi romani contro sfondi di rocce e di boschi, e ci son quegli angoli taglienti di castello medievale: la storia mette nei luoghi certi suggelli che non si spezzano più.

Da Susa si sguscia fuori verso il Cenisio; ed è il serpeggìo sassoso di questo torrente Cenischia che sale verso Novalesa; è la strada che ha varcata l'abbazia con ancora le sue pietre secolari raschiate e smosse da suole e da zoccoli ferrati, e i muretti a secco rifatti migliaia di volte da questa razza di montanari che s'è mutata d'uomini, ma è rimasta la stessa di sangue e di modo di vivere.

Di là invece, verso il Monginevro, c'è la stretta d'Esille, non meno aspra, sassosa, non meno coronata di diademi bianchi sulle montagne che puntellano il cielo.

Oggi l'Italia, nel soprassalto della giovinezza nuova, s'è gettata di lì su per il Sestriere; a imparar le scivolate sulla neve, e a guardare dai finestrini delle auto cromate la valle che gira e serpeggia, a contemplare di lassù i ghiacciai dai grandi fabbricati a torrione del più audace Novecento. Par che sieno soltanto giochi e gare; diporti e atletismo. Invece è lo stesso bisogno di salire lungo le strade che allacciano le nostre terre alle terre della nostra espansione civile e morale; ed è preparazione di energie, e quasi purificazione di fede.

La strada di Francia è una delle più tipiche a significare quel che l'Italia è e vuole. Vuole ed è quello che volle e fu, nei tempi di Roma e del Comune: avere la gola e il petto aperti al suo respiro, gli occhi sotto l'alta e dura fronte liberi a guardare tutti gli orizzonti.

Le sue montagne le ha avute in dono da Dio, in eredità dalle generazioni più prodi, per farsene difesa al suo lavoro e irraggiamento di

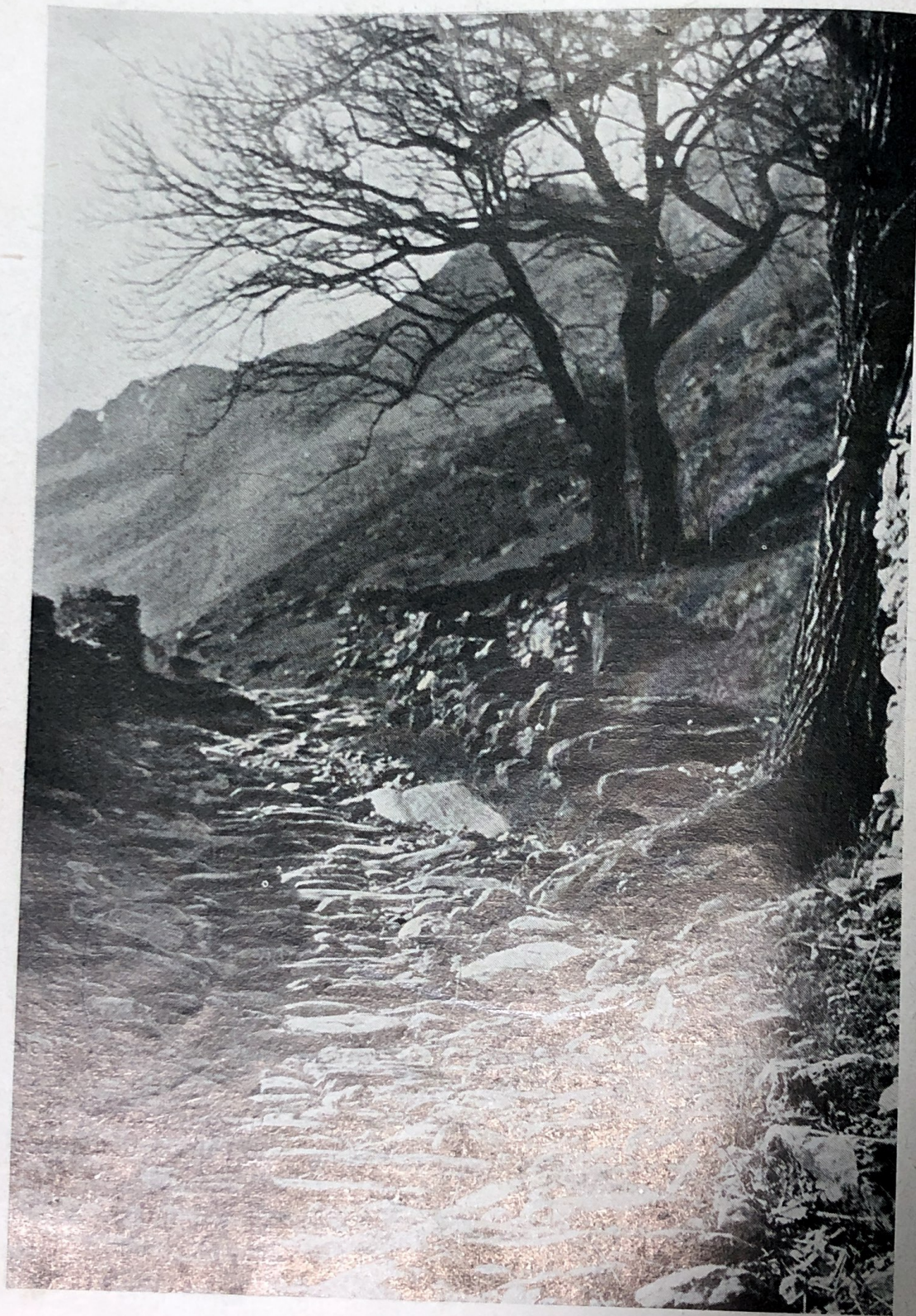
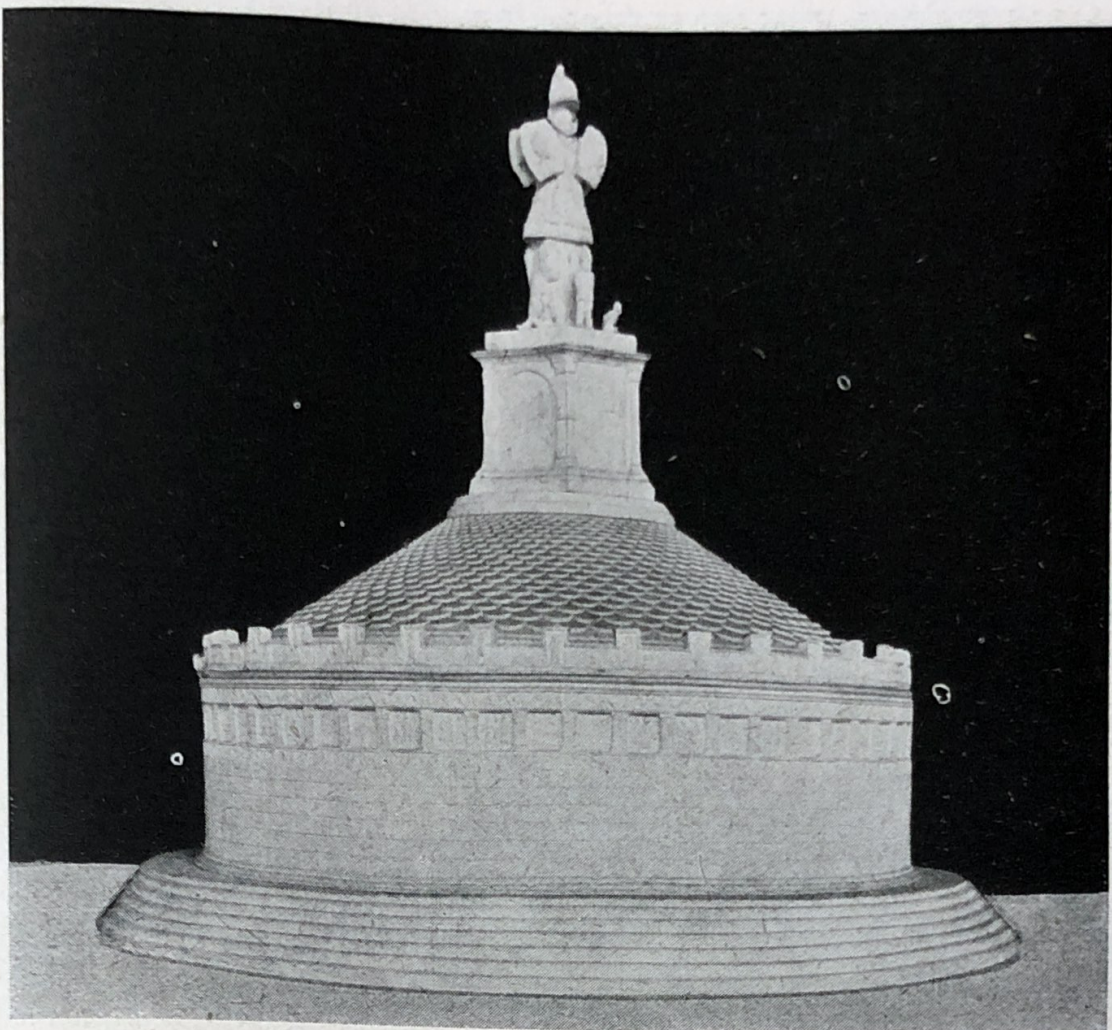
strade alla diffusione della sua sempre rinnovata e sempre rinnovante civiltà.

E chi del vasto mondo ha visto il nostro balzo guerresco che ha fatto pernio sulla strada di Francia (la nostra favolosa guerra tra gli acrocori, gli appicchi e i precipizi di roccia e di ghiaccio, nei pochi giorni che in mosse rapide serrate durissime abbiamo abbattuto un esercito in piena efficienza, cementato a resistere tra fortezze imprendibili che sprangavano montagne più imprendibili ancora) sa che scavalcando, con balzo e grido e luce d'anime d'armi e d'occhi, la fo[rmi]dabile muraglia irta di scoppi infernali — abbiamo fatto che liberare la strada, sgomb[erare] la porta d'occidente, perché potesse pass[are] ancora il flusso della nostra vita che ci era [op]presso come sangue nell'aorta premuta; pe[rché] potessimo poi e per sempre vigilare sulla sog[lia] adempiere la missione che i millenni hanno [as]tuita e attuata, e il mondo se ne è fatto più ri[cco,] più grande e più bello.

ETTORE COZZA[NI]

LA STRADA DELLA [...] VALESA HA SUPER[...] L'ABBAZIA.

(Fot. D. R. Peretti Griva)

RICOSTRUZIONE DEL TROFEO DI ADAMCLISI.

ORME DI ROMA NELL'ORIENTE EUROPEO

IL TROFEO DI TRAIANO IN ADAMCLISI

Esistono paesi dotati di una bellezza appariscente o di un pittoresco superficiale, che si percorrono facilmente, soddisfacendo il proprio gusto estetico, ma che non lasciano nell'animo un'impronta profonda e duratura.

Un viaggio di questo genere non sarebbe certo possibile in Romania. Questo incantevole paese, che si estende fra i Carpazi, il Danubio e il Mar Nero, non è solamente bello e pittoresco, ma così antico e di una così grande importanza storica, che dappertutto si incontrano le vestigia del suo passato millenario.

Lungo i suoi fiumi dalle acque rapide e chiare, sulle pendici boscose delle sue colline, e talvolta anche nei luoghi più inattesi, sorgono testimonianze eloquenti di un glorioso passato.

Nella Dobrugia romena, al centro di una steppa screziata di minuti fiorellini, esistono i resti di un monumento il quale – poco noto anche a chi pretende di conoscere la Romania – è di un'importanza eccezionale. Sembra l'evocazione di quel periodo, particolarmente felice per la Romania e per l'intera penisola balcanica, in cui una sola civiltà, quella romana, illuminava tutte le terre dall'Adriatico al Mar Nero, imprimendovi i segni di quell'omogeneità prosperosa che, dopo la eclissi di Roma, esse non hanno mai più ritrovato.

Questi resti, che sorgono a poca distanza dal villaggio di Adamclisi, non hanno attirato l'attenzione degli archeologi e degli storici se non dopo il 1835, quando un viaggiatore d'ecce-

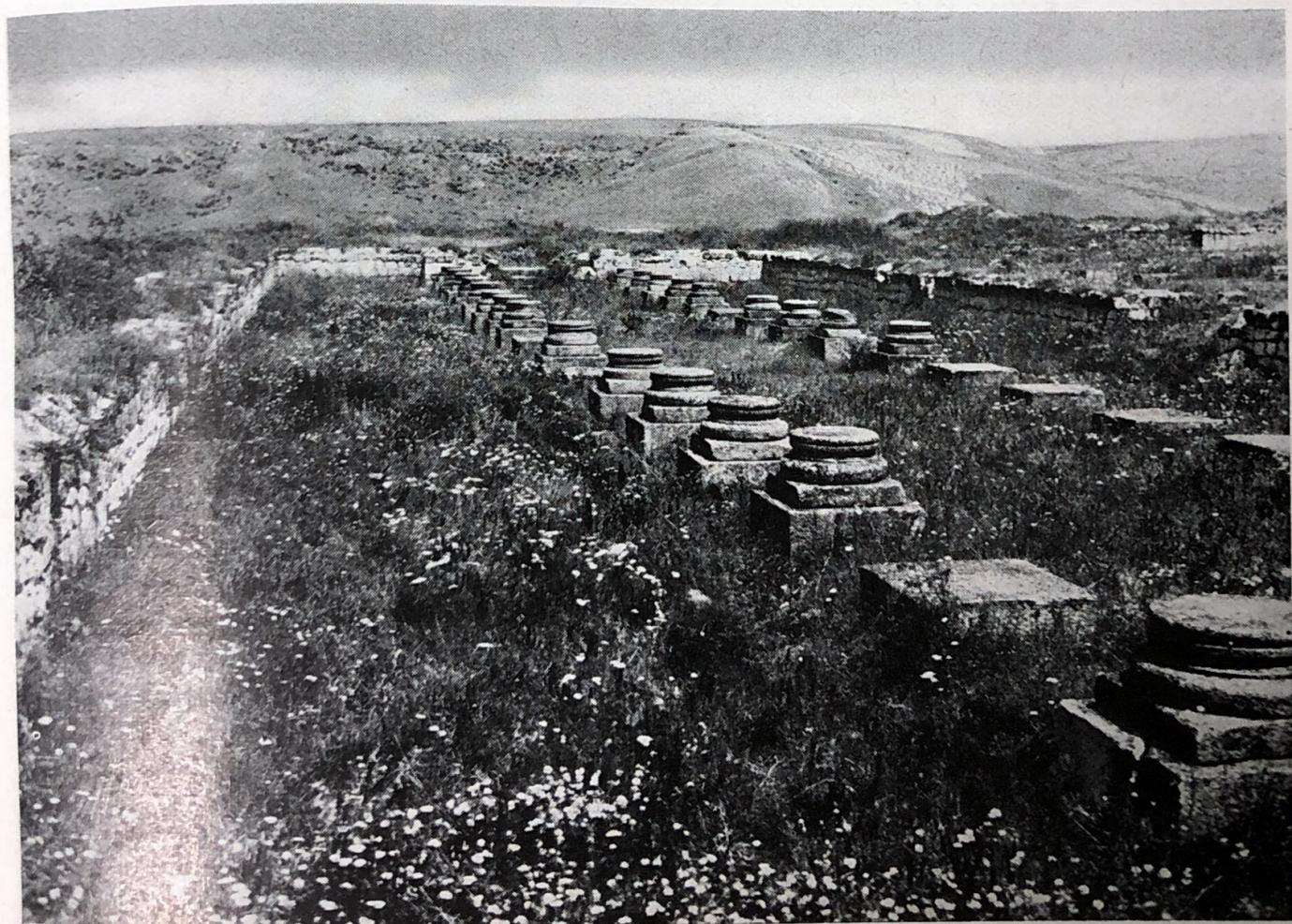
UNA PARTE DEL TROFEO DI ADAMCLISI.

zione, il futuro generale von Moltke, li se
per la prima volta.

Oggi, dopo studi attenti e diligenti, il m
che avvolgeva queste rovine è completamente
lato: il monumento che si eleva nella steppa
Dobrugia, uno dei più significativi che Roma
bia lasciato, non è altro che il famoso « tro
che Traiano fece erigere all'estremo limite
l'Impero nel 109 d. C., per celebrare la sua
toria sui Daci e nello stesso tempo onorare
memoria dei soldati caduti in quella campa

I « trofei » sono antichi quanto l'umanità ste
poiché in tutti i tempi l'uomo ha sentito il
sogno di perpetuare il ricordo delle sue vitt
erigendo monumenti che vanno dall'amma
informe delle spoglie nemiche sul campo
battaglia sorrette da pietre, fino alle impon
manifestazioni architettoniche che si trov
nelle province dell'Impero romano. Di tu
trofei eretti dagli Imperatori romani sono
masti solo due esempi grandiosi: il « Tropha
Augusti » alla Turbia nelle Alpi Marittime
che ricorda la sottomissione dei popoli alp

(1) Vedi *Le Vie d'Italia*, fasc. di ottobre 1940-X

I RESTI DEL TROFEO NEL LORO STATO PRESENTE.

LE ROVINE DI UNA DELLE IMPONENTI BASILICHE BIZANTINE TORNATE IN LUCE NEI PRESSI DEL TROFEO.

a Cesare, e il Trofeo di Traiano, fra il Danubio e Costanza (l'antica Tomis) – celebre per l'esilio di Ovidio – che ricordava non solamente la sottomissione dei Daci, ma iniziava anche un'era di prosperità per il paese conquistato. Intorno al Trofeo sorse prestissimo una bella città che prese il nome di « Trophaeum Traiani » e sopravvisse di molti secoli al suo fondatore.

Il Trofeo è ormai noto col nome di Adamclisi (da un villaggio turco sorto in epoca recente nelle sue vicinanze), che deve significare *chiesa dell'uomo* (Adam = uomo, clisi = chiesa), come lo chiamavano i Turchi, certo a causa dei molti rilievi di figure umane che lo adornavano.

Le rovine che circondano il trofeo da ogni parte rivelano, con la loro bellezza, che non solamente la città era ricca e importante nell'epoca romana, ma che essa dovette esserlo ancora durante l'epoca bizantina, come lo attestano le superbe rovine di basiliche trovate sul posto.

Ma più importanti ancora, e di un'importanza più significativa, sono i resti del trofeo, di cui numerosi frammenti – fortunatamente salvati e trasportati al Museo Nazionale di Bucarest – hanno permesso una ricostruzione quasi perfetta.

Imponente, come tutto ciò che partecipava del genio di Roma, questo trofeo, alto quasi 40 metri, era composto di una grande torre rotonda di 30 metri di diametro, alla quale si accedeva per otto gradini circolari in pietra da taglio. Questa torre era probabilmente sormontata da una specie di tronco di cono, coperto da la-

METOPA: LEGIONARI ROMANI IN MARCIA.

stroni di pietra disposti a squame, che sosteneva un esagono fiancheggiato da pilastri, su cui si ergeva il trofeo di metri 7,50 di altezza!

Le rovine rimaste nella steppa sono ancora impressionanti. Questo enorme cono di muratura, privo dei suoi ornamenti, conserva ancora i suoi otto gradini circolari e domina la distesa oggi desertica del paese, come una imponente affermazione di grandezza e di potenza.

Secondo una iscrizione di Traiano del 109, ritrovata nei pressi, il monumento era dedicato a Marte Ultore.

La parte superiore della grande torre circolare era sormontata da una specie di merlatura, ed ogni merlo era decorato con la figura di un prigioniero in rilievo. Al disotto, fra due fasce continue di decorazione, si trovava un fregio con riquadri a rilievo (metope), tra pilastri pure a rilievo (triglifi). I rilievi del fregio, che rappresentano scene militari e scene della vita rurale e pastorale dacica, vorrebbero ricordare, almeno nell'intenzione dello scultore, le scene che ornano la famosa colonna Traiana a Roma. Ma la differenza di espressione artistica fra le due manifestazioni è enorme. Ed è proprio nello strano contrasto fra l'idea generale di questo monumento e i particolari della sua decorazione che risiede in gran parte il suo interesse archeologico.

L'insieme, effettivamente, è di un disegno così sicuro e di una concezione tanto geniale e così perfettamente in armonia col carattere del monumento, che molti archeologi non hanno esi-

tato ad attribuire il piano generale all'architetto di Traiano, al grande Apollodoro di Damasco.

Ma la tecnica dei particolari e delle decorazioni non solo non partecipa alla grandezza artistica della concezione generale, ma se ne allontana talmente, che gli archeologi sono perplessi davanti a questa strana discordanza.

Ad aumentare la loro perplessità, uno studio approfondito ha rivelato ancora che nessuna correlazione logica esiste fra le linee generali del monumento e i suoi particolari decorativi. In un rilievo, ad esempio, che riproduce una scena abbastanza ovvia in un paese conquistato, cioè un soldato romano che conduce due prigionieri daci incatenati, sebbene le figure non manchino di un certo vigore, lo stile è talmente primitivo e barbaro, che ricorda quasi arte medioevale anticipata di 10 secoli.

Si è in presenza di una manifestazi stica della più grande importanza, perché senta una rarissima testimonianza di arte vinciale» romana. Tutti i rilievi e ogni par della decorazione esprimono quest'arte tiva, che costituisce uno strano fenomeno tempo in cui l'arte «ufficiale» dell'Impero dendosi in tutta la sua ricchezza, crea capolavoro che è la Colonna Traiana a

Ed ecco gli archeologi davanti a un problema: a quale gruppo umano bisogna buire le decorazioni di Adamclisi? Essi n sono ancora messi d'accordo su due ip egualmente abbastanza plausibili.

METOPA: UN ROMANO CHE CONDUCE DUE PRIGIONIERI DACI INCATENATI.

METOPA: SCENETTA DI VITA PASTORALE DACICA (O FAMIGLIA DACICA IN FUGA?).

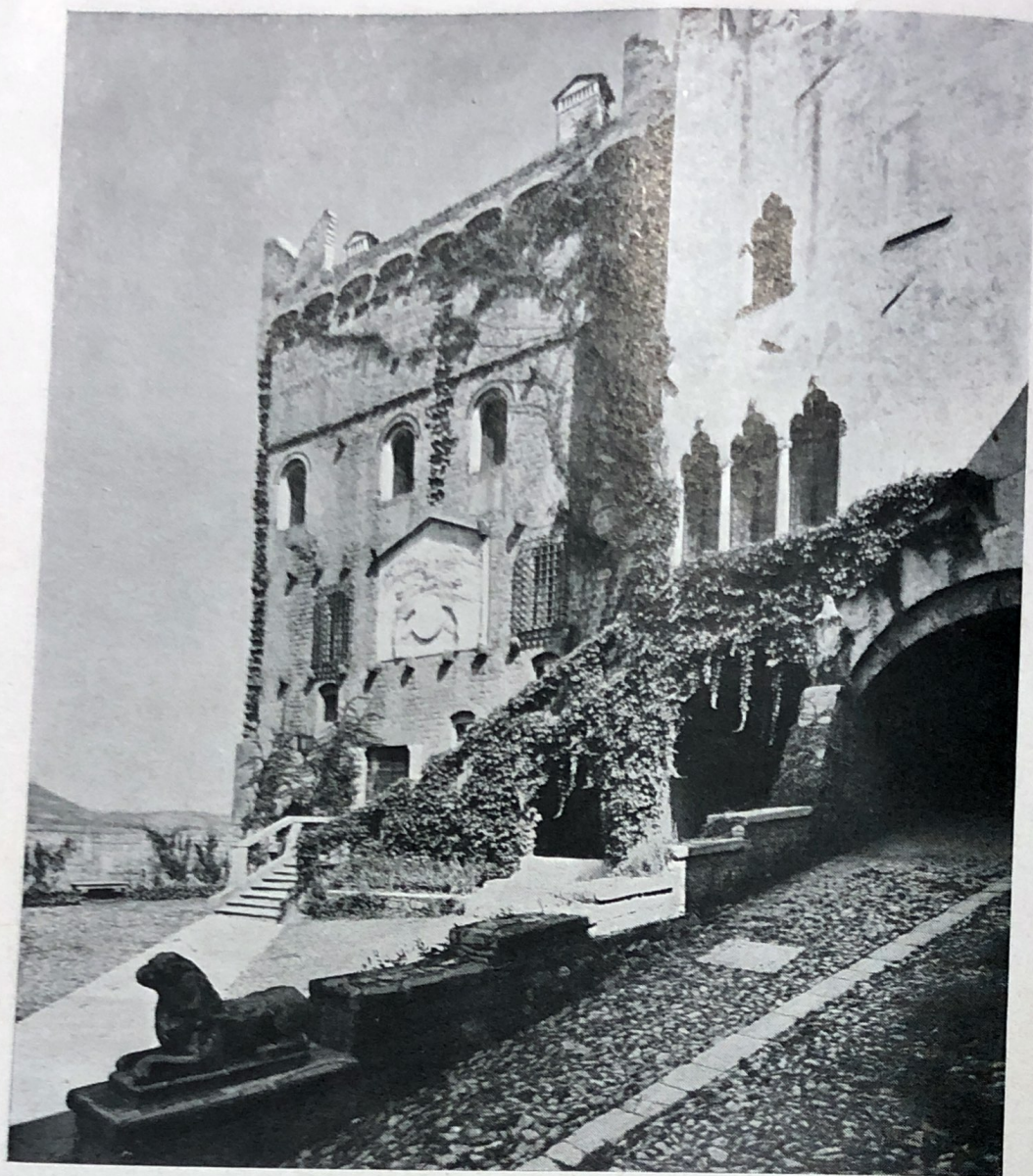
Furono i legionari romani che, dopo aver lasciato le tracce delle loro attitudini artistiche in parecchie regioni dell'Impero, si riservarono l'onore di decorare anche il trofeo delle loro vittorie; oppure queste decorazioni si devono ad artigiani indigeni, i quali, pur imitando i modelli artistici di Roma, non riuscirono a liberarsi da quello stile « barbaro », di cui si trovano molti esempi analoghi dalla Dacia fino alla Tracia?

Io, personalmente, dopo aver ammirato queste decorazioni al Museo Nazionale di Bucarest, e soprattutto dopo averle comparate ad altre simili che avevo visto prima in Bulgaria, ammetto piuttosto quest'ultima ipotesi.

E penso pure che sarebbe molto interessante se, attraverso le sue manifestazioni artistiche, si riuscisse a rischiarare le tenebre che avviluppano le origini di quell'antichissimo popolo stabilito nella parte orientale dei Balcani, di quei Daci e Traci la cui storia ha le sue radici in epoche molto anteriori alla conquista romana.

È un compito appassionante, ed io non dubito che queste ricerche finirebbero per gettare anche un po' di luce sul « tipo » umano che ha popolato questo bel paese di Romania dai tempi più remoti. Lo studio di questo tipo umano – soprattutto in un tempo come il nostro di febbrili ricerche razziali – potrebbe anche aggiungere elementi nuovi alla conoscenza ancora incompleta di questa inquieta umanità d'Europa.

GJICA BOBICH

IL PALAZZO DI EZZE
DA ROMANO E LA
BRICA DI MARC

(Fot. Giacomelli)

IL CASTELLO DI MONSELICE

Monselice, ricca di monumenti e di antiche dimore patrizie, giace tra due alte colline: a settentrione il Monte Ricco, lembo meridionale dei colli Euganei, lussureggiante di vegetazione; a mezzogiorno una rupe isolata, in cima alla quale si profila la rocca.

Centro preistorico, il suo nome attuale deriva dal romano « Mons Silicis », il colle che la domina, antica preziosa cava di trachite, dalla quale provengono i « masegni » per i selciati di Venezia. L'estrazione del minerale deve avere origini assai remote, poiché il lato orientale del colle, ove si trova la cava, non è stato mai fortificato, costituendo esso, con la nuda parete a picco, un ostacolo insormontabile. Già nel 914 se ne trova un accenno sotto il nome di « Petriolo ».

Poco rimane oggidì dei cinque ordini di mura che proteggevano la cittadella e che, cingendo per tre lati la collina, giungevano fino alla rocca. Il mastio, posto sopra uno spiazzo, consiste in un torrione quadrato, che sorge da una robusta base piramidale in trachite, dell'epoca romana. Una porta a nove metri dal suolo serviva d'accesso, e sono ancora visibilissimi i fori praticati nel muro per apporvi la scala mobile. Si entra in un vasto locale, che comunicava, mediante botole, col piano superiore e con la base, dalla quale, secondo una tradizione, forse esatta, si partivano due viadotti: l'uno conducente in Piazza S. Paolo, l'altro alle cave.

Di data imprecisa è, invece, la costruzione della cittadella. La sua origine sarà romana, bar-

barica o medioevale? Certo, in istato di perfetta efficienza essa rimase sempre, data l'importanza militare della posizione sulla via Emilia Altinate, la grande arteria romana che congiungeva l'Emilia alle metropoli di Altino ed Aquileia. La rocca ha sempre formato l'orgoglio della città, che la volle bianca sul rosso vessillo. Mancano, purtroppo, notizie di tempi lontani, e le distruzioni e i saccheggi, più volte ripetutisi nei secoli, non permettono di ricavarne dall'attuale costruzione, che nella parte più vecchia, secondo Adolfo Callegari, dovrebbe risalire alla fine dell'XI od all'inizio del XII secolo.

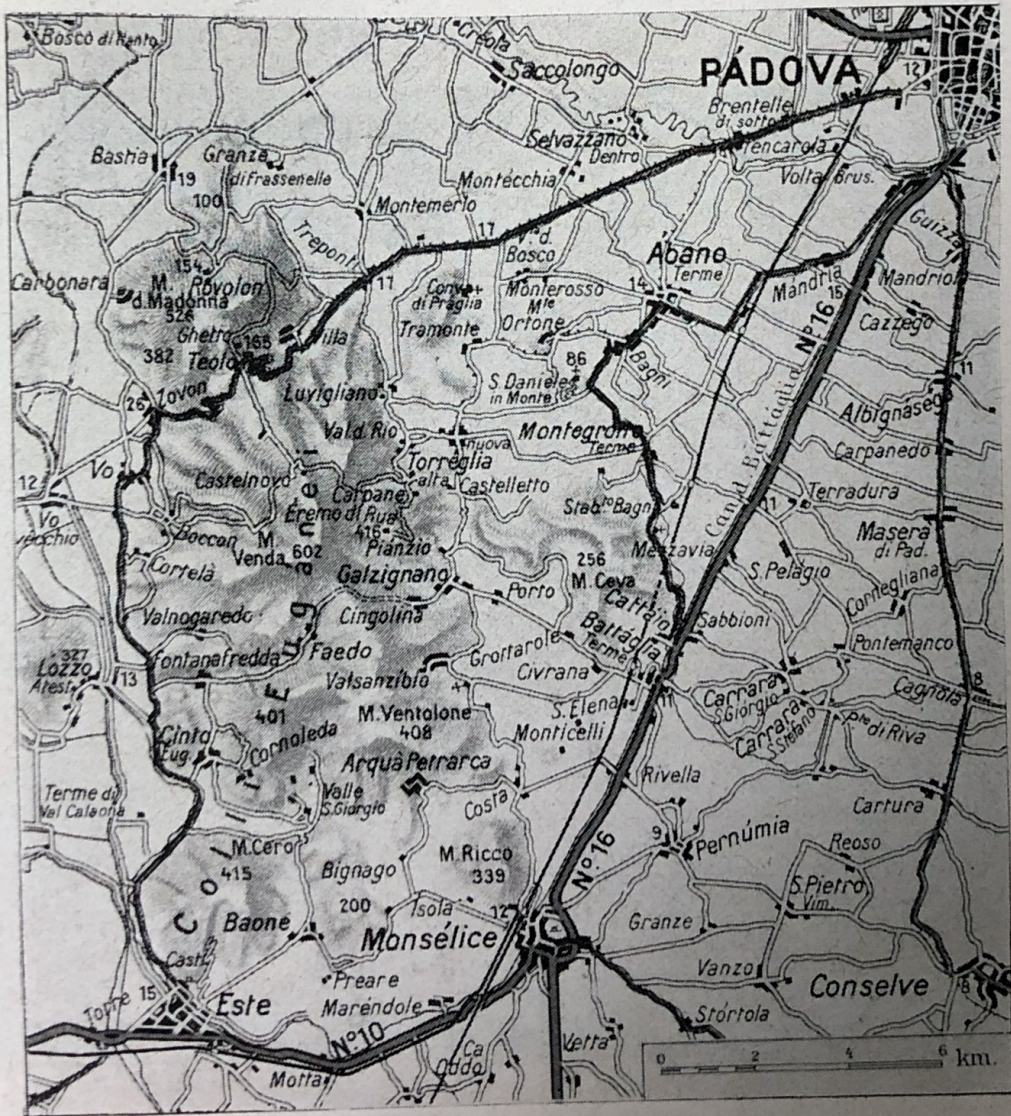
Folco d'Este, come ricorda il Muratori, aveva qui tenuto, nel 1115, un placito nella « domus dominicata », che alcuni vollero identificare in quella parte del castello a monte nota col nome di « casa romanica », opinione non condivisa, però, dal Barbantini. Si sa di sicuro che nel castello di Monselice abitò l'Imperatore Federico Barbarossa, verso la metà del XII secolo. Certo, la sua numerosa corte non potè trovare alloggio nella rocca. Troppe volte la complessa e vasta costruzione venne rimaneggiata, alterata e rifatta.

La parte più antica, tuttora esistente, è forse la già menzionata « casa romanica », probabilmente anteriore al massiccio occidentale, che si fa risalire a Ezzelino da Romano, impadronitosi, nel 1237, della munitissima fortezza grazie al tradimento di Pesce dei Paltinieri, comandante del presidio padovano.

Due anni più tardi, in marzo, vi giungeva Federigo II (in nome del quale Ezzelino aveva conquistato il castello) « con grande seguito di donne e di leopardi ». Sembra che l'Imperatore ordinasse di meglio fortificare la posizione, e per far ciò si procedesse all'abbattimento delle più vecchie costruzioni e della collegiata di S. Giustina, nell'interno del maniero, la quale aveva accolta anche la parola di S. Francesco d'Assisi. Nella bolla pontificia di Alessandro IV, del 6 febbraio 1257, come ricorda il Gloria, nella quale vien menzionata la traslazione di detta collegiata, sta infatti scritto: « Federico Imperatore qui castrum Montisilicis condidit ».

Da ciò si deduce che l'edificio dugentesco dovrebbesi attribuire al volere di Federigo II; ma la tradizione popolare lo assegna invece ad Ezzelino. Costui, dopo la partenza del sovrano per la campagna di Puglia, fatale al figlio Enzo, che cadde prigioniero dei Bolognesi nel 1249, caccia, con un colpo di mano, le truppe imperiali dal castello e vi s'insedia, padrone dispotico ed assoluto. Appunto in questo periodo, tra il 1249 e il 1256, in cui il traditore viene a sua volta tradito, sarebbe sorta questa costruzione.

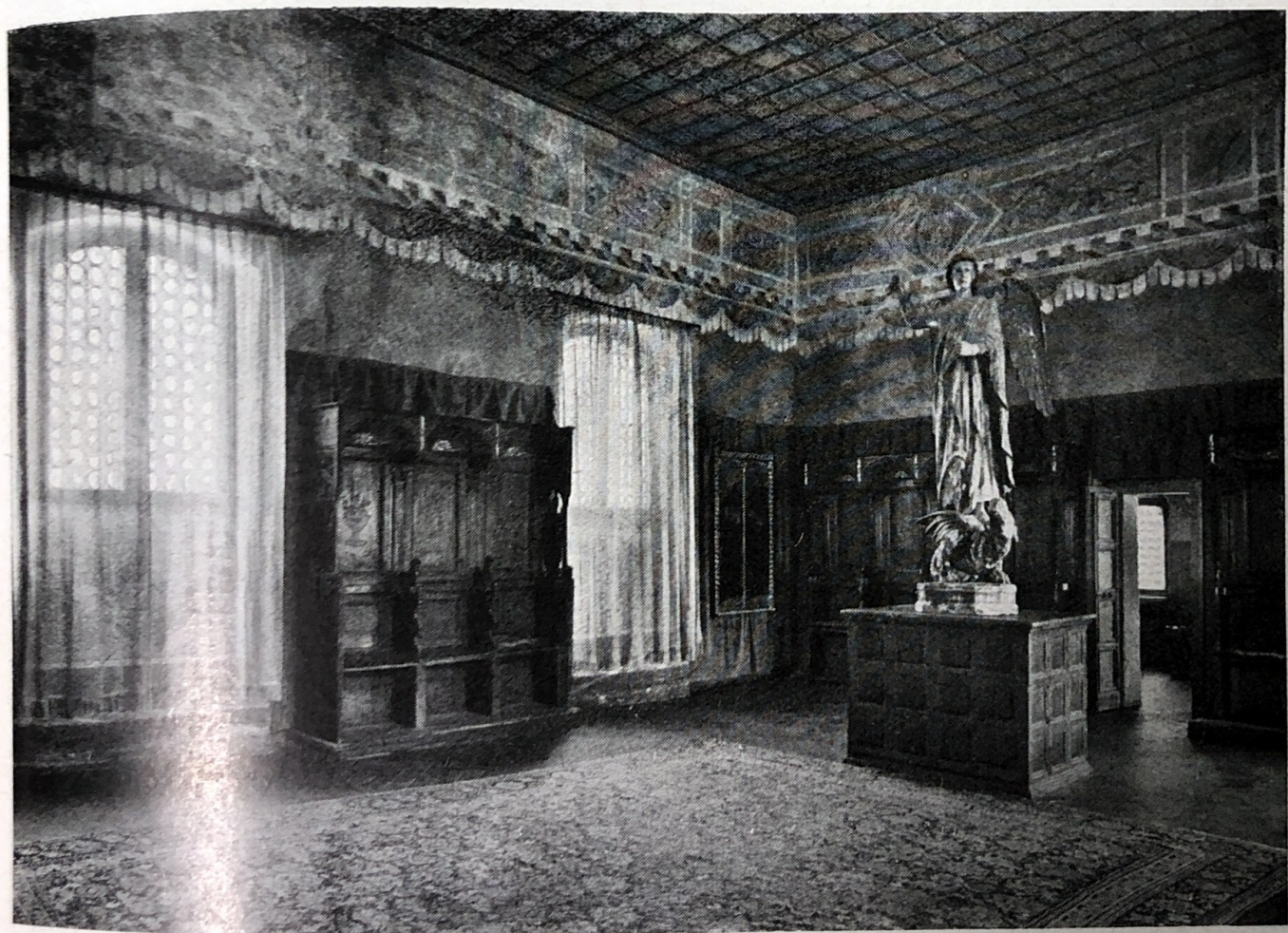
Il Callegari fa, però, un'osservazione del tutto contrastante, e cioè che la sala al 1º piano sia stata divisa da Ezzelino in tre ambienti, per ridurre ad appartamento quello che sarebbe stato, in origine, il salone delle adunanze popolari, « che non interessavano né punto né poco il tiranno ». Da ciò il Callegari deduce che l'edificio doveva essere il palazzo del Comune. Ezzelino allora non sarebbe il costruttore, ma soltanto il trasformatore del palazzo comunale preesistente.

Anche il Barbantini, che studiò a fondo la struttura assai complessa del vasto edificio, riproduce la medesima ipotesi – senza molta convinzione tuttavia – per cui il castello sarebbe stato eretto dalla Repubblica di Padova, che possedette Monselice prima di Ezzelino e cioè dalla pace di Costanza (25 giugno 1183) fino al 1237.

L'ARMERIA.

(Fot. Giacomelli)

IL SALONE D'ONORE.

(Fot. Giacomelli)

LA BIBLIOTECA. (*Fot. Giacomelli*)

LA SALA CARRARESE. – AL CENTRO: ALBERTO ARNOLDI, « L'ARCANGELO MICHELE », STATUA DI LEGNO POLICROMATA (XIV SEC.).

B. MONTAGNA – MADONNA E SANTI.

(*Fot. Fiorent*

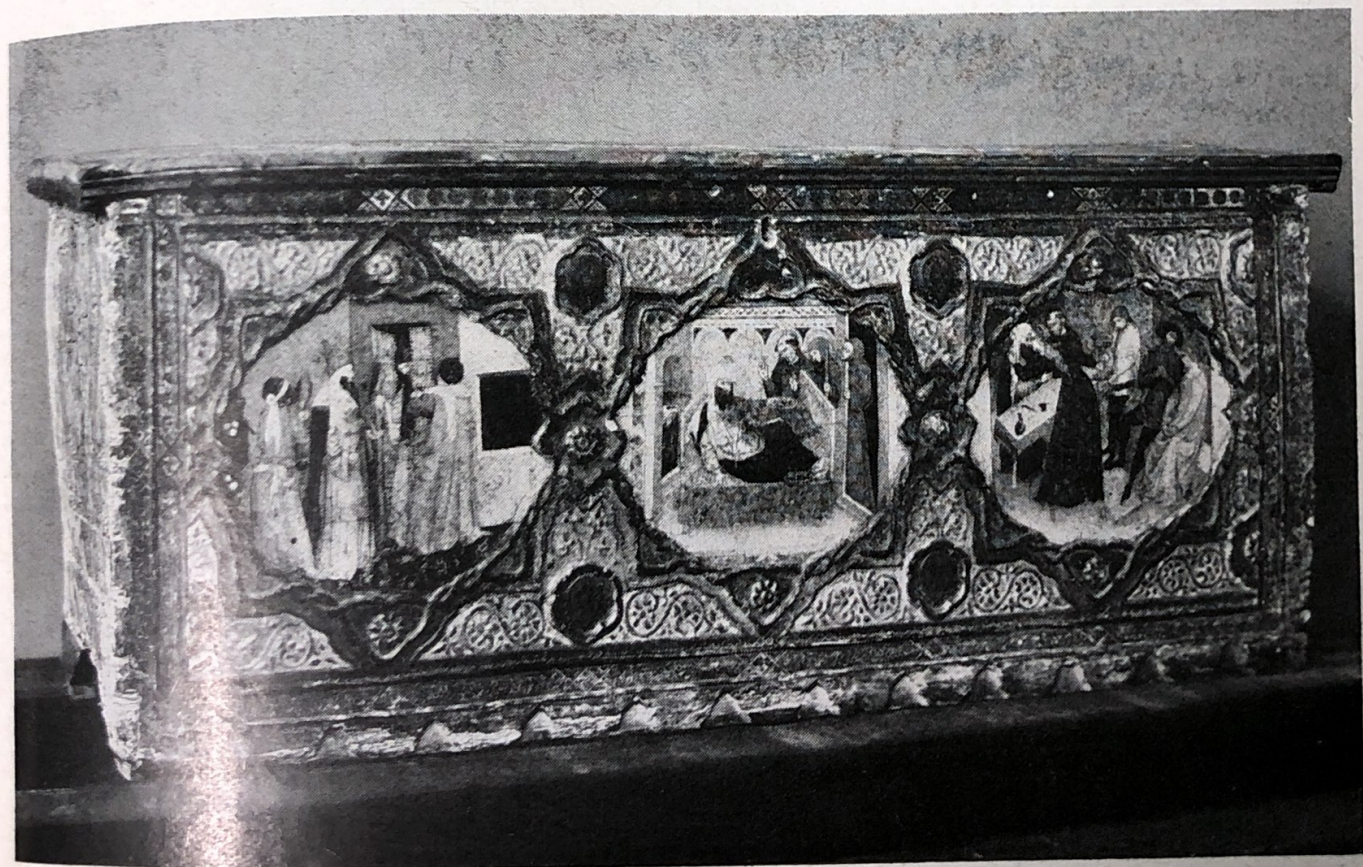
Comunque sia, atteniamoci, in mancanza di documenti, alla tradizione, che generalmente rispecchia la tesi più prossima al vero.

L'aria di Monselice non conferiva al tiranno e, nel 1256, il malgoverno di Ezzelino veniva punito dal tradimento del capitano Profeto, che, corrotto dai lauti compensi di Azzo d'Este, permetteva a questi di impadronirsi della rocca e dei tre gironi superiori, senza colpo ferire. Tre anni più tardi gli Estensi riconsegnavano la fortezza alla Repubblica Padovana. Poco durò tuttavia la pace, e, nel 1317, Cangrande della Scala, penetrato nel borgo, conquista con breve assedio la rocca, mercè la complicità e l'astuzia di un taverniere suo compatriota. Anche il possesso degli Scaligeri è però di breve durata, perché Marsilio da Carrara, impossessatosi della Repubblica Padovana e proclamatosi signore della città, tenta, nel 1337, la riconquista di Monselice, appoggiato in questa impresa dai Veneziani, che vedevano di mal occhio l'ingrandimento territoriale degli Scaligeri.

Questa resiste eroicamente, e soltanto il successore dell'assediante, Ubertino da Carrara, la conquisterà un anno più tardi. La rocca, difesa da Fiorello da Lucca, al soldo degli Scaligeri, resiste, finché i soldati sfiniti consegna il capitano al nuovo signore, che lo fa trucida Triste e losca storia medioevale di tradimen carcerazioni e delitti, ripetutasi ininterrotta n tempi, finché la saggezza della Serenissima, c suo governo di giustizia, non venne a porta l'ordine e la pace agognati.

« Fuit Paduae gaudium magnum », scrivono Cortusi in occasione della conquista carrare di Monselice, « sed de Rocha multiplicatur triplum ». Sta di fatto che i Carrara, negli anni cui possedettero il castello, lo adornarono, ingrandirono, ne aumentarono le fortificazio Le mura verso la rocca, perché più tipicamen costruite, secondo il loro sistema, e per i ros carri, emblema nobiliare della famiglia, inqua tativi con la croce padovana, sorsero senza dub bio per opera loro, forse anzi di Francesco il Vecchio, verso la metà del '300.

Ai Carraresi spetta anche la costruzione a oriente dell'edificio merlato in cotto, che addos sarono alla « casa romanica ». Con adattamen vari lo congiunsero poscia al castelletto ed a palazzo d'Ezzelino, in modo da sistemare a di mora principesca tutto l'insieme, non più adatt al gusto del loro tempo. Anche la decorazion

SPINELLO ARETINO – POLITTICO. (*Fot. Fiorentini*)

BOTTEGA DI NICOLÒ DI PIETRO E LORENZO DI NICOLÒ GERINI (FIRENZE, SEC. XIV): CASSONE NUZIALE. (*Fot. Fiorentini*)

IL GRANDE CA[...]
CARRARESE. A [...]
L'AFFRESCO «IL [...]
DI PARIDE», DI [...]
STRO FIORENTIN[...]
PRINCIPIO DEL [...]

(Fot. Giacom[...]

interna degli ambienti vastissimi risale a quell'epoca, sia nella semplice pittura murale a scacchi rossi e bianchi, proprî della dinastia e che si ripete quasi ovunque, sia nella costruzione dei caminetti, fra cui quello monumentale in una delle sale superiori, «sotto la torre della cappa altissima, fatta preziosa dall'ornamentazione complicata, dal chiaroscuro degli archetti molteplici, dalle delicate policromie delle colonnine ceramiche e degli affreschi sovrapposti». Così lo descrive il Barbantini, che asserisce non essere stato costruito altro camino, neppure alla reggia di Padova, superiore in magnificenza a questo, che «si aderge gigantesco e fantastico come nello sfondo di una fiaba. È uno dei più espressivi monumenti del vivere civile, che siano sopravanzati dal Medio Evo».

Che i Carraresi provvedessero largamente di camini le loro dimore è ben noto; ma Andrea Gattori riferisce che Francesco I, il Vecchio, fu il primo a portarne l'uso in Roma. Recatosi colà all'Albergo della Luna, vi fece tosto arrivare due muratori padovani, perché gli costruissero «due nappe da camino e le vuolle in volto (rotondi), secondo nostro costume e fegli fare l'arme sua e i suoi cimieri sulle nappe. Si ch[...] da po' ch'el prefato signore andò a Roma s'us[...] rono i camini da far fuogo».

Sotto il dominio dei da Carrara il castel[...] venne qualche volta allietato da feste e banchett[...] come nel 1375, per le nozze di Francesco No[...] vello con l'undicenne Taddea d'Este, che giuns[...] a Monselice seguita da nobile e smagliante corte e da gran numero di alfieri in «continui bagor[...] con bandiere in mano». Anche il Petrarca, amic[...] della famiglia, stabilitosi, nel 1369, nella vicin[...] Arquà, andava spesso a visitarli e, nel 140[...] Francesco II Novello permise ad Antonio Benz[...] di celebrare qui le sue fastose nozze.

Brevi parentesi di sereno queste nozze, po[...] ché le mura del castello risuonavano più spess[...] dei lamenti dei condannati, anziché di risa gio[...] conde, e la cupa fortezza accoglieva, qual[...] tomba, i familiari dei truci signorotti.

Jacopo da Carrara, fratello di Jacopino e pa[...] dre di Francesco I, s'impossessava, nel 134[...] del trono, assassinando Marsilietto Papafava. Cinque anni più tardi veniva a sua volta pugna[...] lato, e Jacopino e Francesco si nominavano si[...] gnori di Padova. «Sembrò tra loro un'invidiab[...]

concordia », che, però, secondo riferisce il Gattori, non durò a lungo. Infatti, il 18 luglio del 1355, mentre lo zio stava a cena, Francesco gli gridò: « Barba, voi siete preso! ». Gli fece mettere le mani addosso e « il mandò in prigione » a Monselice, dove Jacopino visse recluso, in una stanzetta della casa romanica, fino alla sua morte, avvenuta nel 1372, a 45 anni. Dicesi ch'egli portasse sul cimiero un'idra dalle cinque teste saettanti ed urlanti, triste ed inconsapevole presagio del suo destino!

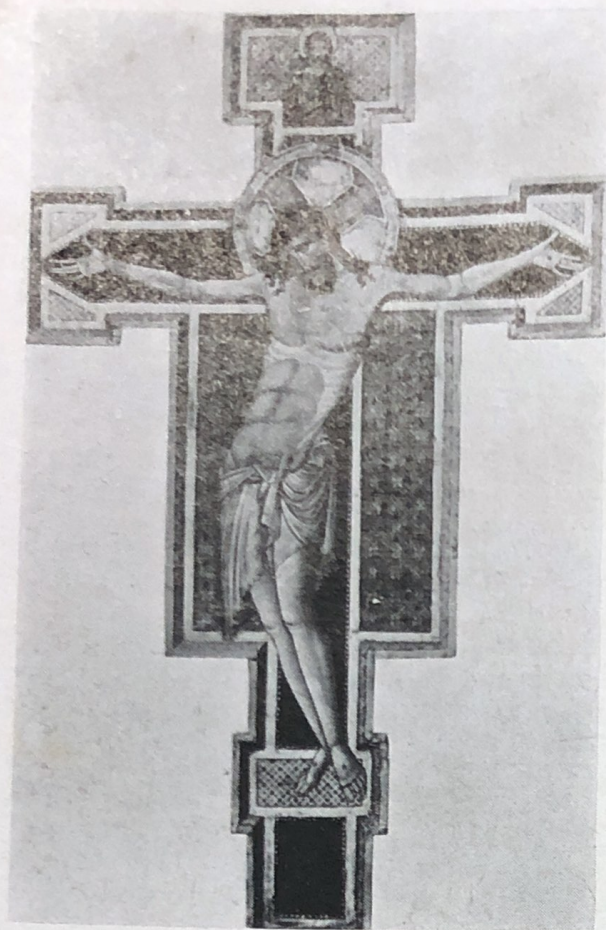
Francesco I pare agisse in tal modo, sospettando lo zio di tramare contro la sua vita, in accordo con Zambon Dotti, che, rinchiuso in una gabbia di ferro, veniva ucciso dai congiunti. La stanza, che la tradizione attribuisce alla prigionia di Jacopino, si conserva tuttora nella semplice decorazione, con la tonda cappa ornata.

Anche altri parenti dei Carraresi, dopo pochi mesi, venivano rinchiusi nel castello a finire i loro miseri giorni, e cioè: Bonifacio, abate di Praglia, e Nicolò, desiderosi di porre sul trono patavino il collaterale Marsilio da Carrara.

Nel 1388, il Conte di Virtù, Gian Galeazzo Visconti, s'impossessa di Padova e dà Monselice in feudo ad Alberto d'Este. Ma due anni più tardi Francesco II Novello da Carrara riacquista con la forza la perduta signoria e il castello monselicese. Il furbo e crudele tiranno, dimentico dei benefizi ricevuti dai Veneziani, giuoca d'astuzia contro la Repubblica, che, stanca di congiure tramate ai suoi danni, vuol finirla una buona volta col troppo infido signorotto. Mossagli guerra, non recederà finché non lo avrà in sue mani, con i figli Jacopo e Francesco III, poscia strangolati in prigione, per estinguere la dannata dinastia e per punire i tradimenti e le sanguinose lotte, di cui il Novello si era reso colpevole (17 gennaio 1405, *more veneto*).

Monselice resistette alla pressione veneziana, ma anche questa volta dovette cedere per tradimento! E che potevano sperare tiranni simili, che imperniavano il loro mal governo sulla prepotenza e l'assassinio? Carlo Zeno, Veneziano, riusciva così, nel 1405, ad impossessarsi

NELLA « CASA ROMANICA » È CONSERVATA LA STANZA DI JACOPINO DA CARRARA, CON LA CARATTERISTICA « NAPPA DA CAMINO IN VÔLTO ».

(Fot. Giacomelli)

GIUNTA PISANO – CROCEFISSO. (*Fot. Fiorentini*)

ARMADIO: VENEZIA, SEC. XVI. (*Fot. Fiorentini*)

della rocca, corrompendo Luca da Lione, comandante delle truppe del Carrarese.

Da allora la fortezza rimase in mano ai Veneziani, salvo il breve periodo, all'inizio del '500, in cui passò ai collegati di Cambrai, che la saccheggiarono e la incendiarono.

Non si conosce di preciso in quale anno la patrizia famiglia Marcello entrò in possesso del maniero, poiché (per quanto mi si riferisce) i documenti relativi vennero distrutti da un incendio. Dai motivi architettonici e decorativi del fabbricato inserito dai nuovi proprietari fra il palazzo di Ezzelino ed il castelletto, il Barbantini deduce che lo possedessero già nella prima metà del '400. A conferma di ciò, giova tener presente che nei capitelli della trifora gotica della fabbrica quattrocentesca è scolpito il loro stemma gentilizio e che nell'interno troviamo quelli particolari di Jacopo Antonio Marcello. Sono dipinti, l'uno a fianco del camino grande col motto: «En Dieu Soyt», dell'Ordine della «Leonessa», del quale Jacopo Antonio era stato insignito da Renato d'Angiò; l'altro, poco discosto, scolpito su pietra d'Istria con la scritta «Los en Croissant», incisa in un crescente. Questa distinzione il prode capitano veneziano la meritò dal re di Napoli, quando gli venne affidato il comando dell'armata partenopea (1465) quale condottiero invincibile.

Il Marcello organizzò così bene l'esercito da essere fra i primi «Cavalieri Crescenti», massima distinzione, creata da Roberto di Angiò nel 1448, che imponeva: «di croistre et augmenter leur bien faire, tant en courtoisie et debonnarieté que vaillance et glorieux faits d'armes».

La vita avventurosa del grande capitano non gli avrebbe consentito di dedicarsi alle cure del castello se non dopo il 1453, quando chiese ed ottenne, sebbene per pochi anni, di rimanere tranquillo in patria, perché stanco delle tante campagne. Il Cicogna ricorda appunto che dal 1453 al 1460 Jacopo Antonio si dedicò con grande onore alla letteratura «eguagliando qualunque altro del suo tempo nella dottrina». Probabilmente, dunque, nella tranquillità di Monselice. Oppure fra il 1470 ed il 1480, quando, dopo la campagna per la presa di Trieste (1463) e la parentesi presso la corte angioina, ritornava a Venezia, ove moriva nel 1480.

Da ciò si dedurrebbe che Monselice venisse acquistata da Francesco Marcello, che pose mano alla fabbrica gotica quattrocentesca, a prospetto intonacato e tetto merlato ad un solo spiovente, ed iniziasse i lavori di adattamento di tutto il castello. Per renderlo abitabile all'uso veneziano, creò una disposizione differente negli ambienti interni, spostando l'altezza dei piani, sostituendo muri e rampe con altri, in guisa che il complesso edificio riuscisse più consono alle raffinate esigenze dell'epoca ed al fastoso ambiente nel quale il nuovo signore era abituato a vivere.

Malgrado tuttociò, i Marcello si studiarono di conservare la fisionomia primitiva ed «in ispecie il duro aspetto medioevale» a tutto l'insieme. I lavori, non ultimati dal padre, furono portati

a termine, almeno nella decorazione, da Jacopo Antonio, che vi appose a ricordo il proprio stemma. Dopo le distruzioni causate dalla guerra contro i collegati di Cambrai, molti altri restauri e rifacimenti debbono essere stati eseguiti, nel secondo decennio del '500, dal figlio Pietro, che aggiunse sullo stemma paterno le proprie iniziali e morì nel 1529; e la fortezza, che anche in quell'occasione aveva dato non dubbia prova del suo valore strategico, venne abbandonata dal governo veneziano e destinata a luogo di villeggiatura.

Infatti, mentre nell'aprile 1406 si votava di mantenere a spese della Repubblica «castra turres et fortilicia Montis Silicis», la conferma al privilegio suddetto, presentata in Senato il 13 maggio 1539, dogando Pietro Lando, non ebbe alcun seguito, poiché, con l'allontanamento dei nuovi sicuri confini dogali, la fortezza non serviva più al suo scopo.

Il castello monumentale fu sempre conservato dai Marcello e mantenuto in perfetto stato, con periodici abbellimenti ed aggiunte, come l'edificio seicentesco della biblioteca e la chiesetta di S. Lucia, fatta costruire probabilmente da Andrea Tirali, morto a Monselice nel 1734. I Marcello ne rimasero proprietari fino al 1810, quando, a causa dei rivolgimenti politici, anche questo maniero subì la sorte di tante altre villeggiature, finite in mano di gente ignorante di storia ed irrispettosa dei tesori d'arte. Una ventina d'anni fa era ridotto in tali condizioni statiche, che Adolfo Callegari ne descriveva accoratamente lo stato rovinoso, invocando urgenti provvedimenti, per conservare ai posteri ciò che rimaneva di questo prezioso cimelio.

Oggi il miracolo è compiuto! Il castello medioevale è stato restituito al fasto primitivo per merito dell'attuale proprietario, che scelse a consigliere artistico Nino Barbantini, geniale restauratore e arredatore. Valida cooperazione, per la parte statica, quella dell'ing. Aldo Scolari, direttore del Palazzo Ducale di Venezia.

Rimane intatta la mole maestosa sulla quale circa sette secoli «hanno scritto sulle mura i segni della propria vicenda», poiché – come dice giustamente il Barbantini – «il ripristino di un monumento, cioè la sua restituzione a quegli aspetti che esso ebbe in origine o in un'epoca prossima alla sua origine, specialmente quando porti a distruggere elementi caratteristici della sua fisionomia e significativi della sua storia, non è sempre utile». Nel caso presente, la demolizione anche di una parte dell'edificio, la più recente, avrebbe guastato il complesso armonico degli stili diversi, ed offuscati alcuni tratti della sua storia, che devono invece rimanere intatti.

Accuratissima la decorazione interna, intesa, più che altro, a ripristinare o rinfrescare quella carrarese e la caratteristica ornamentazione a scacchi bianchi e rossi. Ma l'arte del Barbantini eccelle nella scelta e nella sapiente disposizione

TOSCANA 1459: FOGLIO MINIATO. SANTO IN GLORIA E MOTIVI FLOREALI. *(Fot. Fiorentini)*

delle suppellettili. Ugo Ojetti, con la sua alta autorità, ha definito questa di Monselice «la più bella raccolta di mobili italiani», dove «tutti o quasi tutti sono d'uno stile così netto, d'una scelta così accurata, d'una storia così certa, che spesso si può parlare di modelli unici».

Nino Barbantini non ha creato qui un freddo museo, con opere d'illustri maestri ed artigiani dal XIII al XVI secolo, bensì un ambiente di rara bellezza, dove padroni ed ospiti si trovano circondati da ogni più fine espressione dell'arte, ma anche da quanto di più accogliente e comodo può offrire la vita d'oggi.

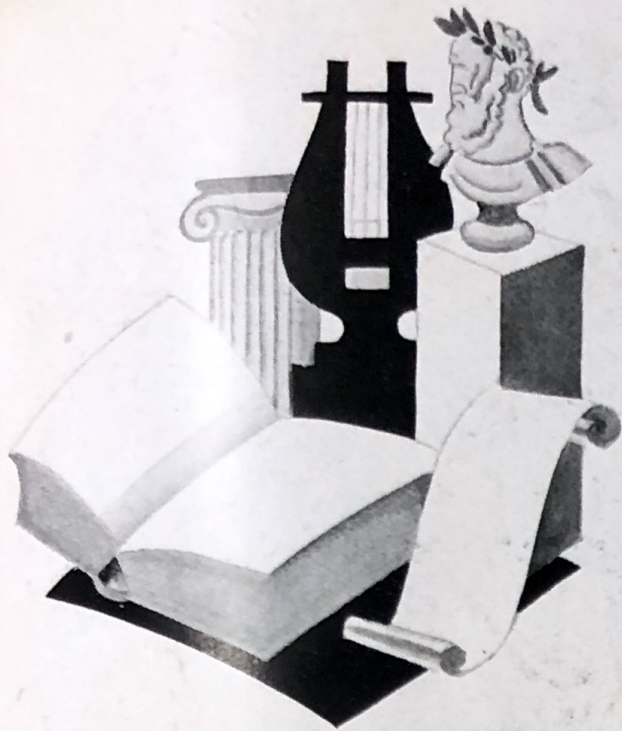
In una vasta sala, al II piano del palazzetto seicentesco, è stata collocata la biblioteca, preziosa raccolta di manoscritti, incunaboli e codici miniati d'inestimabile valore, fra cui risaltano i libri figurati veneziani, messi insieme in quarant'anni di studi e ricerche da Vittorio Massena principe di Essling, e la raccolta delle miniature già appartenente all'Hoepli. Fra le rarità ricorderò il «Missale Anglicanum», del 1494, unico esemplare completo che si conosca, e il libro di Giobbe, la miniatura del cui foglio di Bibbia risale all'XI secolo.

Senza dubbio gli antichi proprietari del castello, che tanto ne curarono gli addobbi, troverebbero, in pieno secolo XX, realizzati i loro ideali.

ANGELO CIPOLLATO

IL LINGUAGGIO DELLO SPORT

Chi guarda nel suo complesso quella grandiosa mirabile costruzione che è la nostra lingua, opera di secoli e secoli, dovuta al popolo più illustre nella storia, all'« itala gente da le molte vite », che diede al mondo la legge umana col romano diritto, la legge divina con la divulgazione del Cattolicesimo, la legge del lavoro col recente ordinamento corporativo fascista; che della civiltà produsse i più grandi maestri, scienziati, esploratori, poeti e artisti; chi questo nostro idioma, che è lo specchio della nostra stessa patria, considera con particolare attenzione, vi scorge facilmente come tanti strati attraverso i quali si sale gradualmente sino alle sue forme e armonie più elette, che splendono nei canti dei poeti dall'Alighieri al d'Annunzio. C'è – primo strato – la lingua parlata dal popolino, ricca, varia, piena di forza e d'evidenza, ma inculta, materia grezza, *humus*. C'è poi la lingua parlata e scritta dalle classi di media cultura, la lingua dei giornali, dei tribunali, dei congressi, delle scuole, quella più comune e più diffusa, ricca di proprietà in Toscana, ma ancora guasta da forme e costrutti errati, idiotismi, solecismi, barbarismi, neologismi superflui. Più su è la lingua dei letterati veramente degni di questo nome, pochi, ma buoni: lingua scelta, castigata e le-vigata, varia secondo gli autori, ma sempre pe-spicua, fonte di schietto godimento allo spiri- di chiunque ami l'arte in ogni sua espressio-. Più su ancora la lingua dei poeti, quella che des- dal loro sonno anche i morti, voglio dire g- arcaismi e i latinismi, che, se veramente sen-tita e se immune da ogni artificio, solleva l- spirito nei mondi arcani della musica e d- sogno.

Ma accanto alla lingua di tutti si trovano, com- in tanti scompartimenti distinti, certi linguagg- speciali parlati da singole classi o categorie d- persone, le quali usano tra loro parole e fra- nuove e strane, che altri, non iniziato a quest- nuova specie di misteri, pur conoscendo abbe-stanza la lingua nazionale, non facilmente com-prende. Né, generalmente, i dizionari a quest- termini dànno ricetto. Ognun sa, ad esempio, che i contrabbandieri parlano in modo da in-tendersi solo tra loro: molt'anni fa, su quest- stessa Rivista, chi scrive queste righe riferiv- alcuni termini usati da contrabbandieri d'un- valle alpina, i quali, fra l'altro, dicono *cutir* p- mangiare, *entrim* per capire, *saclàr* per dar- *sadàr* per chiedere, e chiamano *artùn* il pan-

...PIÙ SU ANCORA LA LINGUA DEI POETI, QUELLA CHE DESTA DAL LORO SONNO ANCHE I MORTI...

orpi il vino, *naucia* la polenta, *ensa* l'acqua, *proia* la donna, *iersi* gli occhi. È questo un vero e proprio *gergo*, come quell'altro che corre tra la gente malfamata, tra teppisti e mafiosi; e perciò non ci piace estendere, come altri fanno, la stessa determinazione a quel complesso di parole e frasi usate da classi sociali moralmente superiori. Non chiameremo dunque gergo, ma linguaggio speciale, o convenzionale, quello, per esempio, che usano i soldati: il linguaggio militaresco ha certe voci – *naia*, *cappella*, *buffa*, *stecca*, *burba*, *cicchetto*, *fifa*, ecc. – che solo comprende chi ha vissuto un po' di tempo in caserma. I marinai si esprimono in modo anche più astruso: i non iniziati, quando li senton parlare di manovre e di cavi e di vele con termini specialissimi, non ne capiscono nulla. I commercianti scrivon lettere con un loro formulario caratteristico; i notai stendono i loro atti in uno stile infiorato di termini e frasi che sanno di vecchiume, di polvere e di muffa; i burocratici e i curiali non sono da meno nell'ingemmare i loro scritti e discorsi con paroloni come *cerziorare*, *delibare*, *discriminante*, *effrazione*, *reperto*, *residuati*, e simili. Che dire poi dei filosofi? E i medici? Chi li capisce quando conversano scientificamente? E gli studiosi di psichiatria, di spiritismo, di scienze occulte, che sentenziano di *anonti* e *barunti* e *nouri*, di *od* e *nous* e *psicode* e *trans* e *stercosi* e *ideoplastia*? E i giornalisti che cosa dicono quando parlan d'*aver pronto il pezzo*, di *gettare il piombo*, di *giustificare una riga*? C'è, dunque, per ogni casella di questo gran casellario che è la società umana in mezzo alla quale viviamo, qualche cosa, nell'elocuzione, di particolare che la distingue dalle altre, che le dà un tono, un colore, un aspetto, una veste sua peculiare.

Così avviene anche per lo *sport*. E sul linguaggio dello *sport*, poiché *est hic locus*, faremo una breve dissertazione, esponendo al riguardo qualche nostra osservazione.

Sport e *turismo* sono le due specie d'attività che tanto sviluppo hanno avuto dalla fine del secolo scorso, quando, intorno al nucleo originario dello *sport* ciclistico, si moltiplicarono le iniziative atte a dare alla razza novelle energie, distrazioni utili al corpo e allo spirito, vita e movimento al Paese.

Lo *sport*, ci dicono i teorici, è quell'attività le cui caratteristiche essenziali sono: l'*inutilitarietà*, cioè la passione dell'esercizio fisico, comune al giuoco, scevra di secondi fini (?); l'*artificiosità*, cioè la subordinazione ad una serie di regole e limitazioni volontariamente accettate, fondate in base ad una convenzione; la *specializzazione*, per la quale ogni *sport* si suddivide in una pluralità di forme ben definite e circoscritte; infine, e soprattutto, la... *agonisticità*, che vuol dire la gara, l'emulazione, di cui è stimolo possente importantissimo, e perciò anche indispensabile, il consenso della folla, che permette agli atleti « una maggiore estroversione di energie aggressive ».

Il *turismo* è, invece, «l'insieme di tutte le attività cui dànno luogo il viaggio e il soggiorno non utilitari»: escursionismo, campeggio, convegni a scopo di svago, ricreazione, istruzione, cura, e simili. Ma questi due nomi, *sport* e *turismo*, son termini prettamente italiani, o d'origine straniera?

Son nomi, potremmo dire, « rientrati ». *Sport* è parola inglese, ormai d'uso universale; ma

I NOTAI STENDONO I LORO ATTI IN UNO STILE INFIORATO DI TERMINI E DI FRASI CHE SANNO DI VECCHIUME, DI POLVERE...

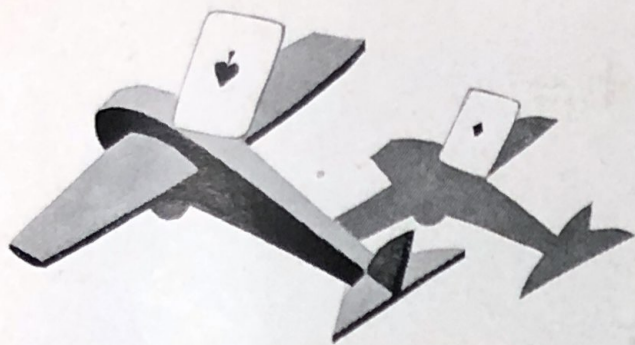
deriva dall'italiana *diporto*, che, tradotta in *disport*, fu poi abbreviata com'è ora. *Turismo* deriva pure da un verbo inglese, *to tour*, che significa *girare*, *andare in giro*, cui corrisponde il francese *tourner*; ma entrambe queste voci provengono dal latino *tornare*, donde discendono anche le voci nostre *tornio*, *tornire*, *torneo*, ecc.

NELLE CORSE DI CAVALLI NON SI PARLAVA CHE DI « STAR » E DI « STARTER », DI « FORFEIT », DI « OUTSIDER », DI « JOCKEY »...

Ma il nostro linguaggio sportivo sopportò, fino a ieri, ben altre parole d'origine straniera!

Eran parole che con la nostra lingua non avevano nulla di comune, veri e propri barbarismi, pur tuttavia accolti e divulgati con manifesta compiacenza. Tutti gli amatori dello sport, che crescevano ogni giorno di numero, li imparavano con gran diligenza, e naturalmente li storpiavano in tutti i modi fino a renderli irriconoscibili. I giornali che riferivano sulle prime corse e gare, cioè, no, sui primi *derbys, matchs* e *retour-matchs* e *rounds* e *handicaps* e *cross-countrys* e *raids*, infioravano i loro articoli d'innumerevoli parole come queste, senza accorgersi che per tal modo menomavano la dignità nazionale e ribadivano una nuova specie di servitù del nostro Paese. Un ciclista che aveva dato di sé buona prova aveva *fornito* una buona *performance*. Uno scalatore d'una salita difficile con la bicicletta, o d'una parete montana con la piccozza, era definito un valoroso *grimpeur*. Il conduttore di un'automobile, custodita nel *garage*, era lo *chauffeur*, termine che qualche buon toscano traduceva a orecchio in un orribilissimo... *sciofferre*. Molti accorrevano ad ammirare le partite di *boxe*, e s'accaloravano a vedere i *boxeurs* roteanti e saltabeccanti sul *ring*, specie se uno dei due riduceva l'altro ad essere *groggy*, finché « lo metteva *knock-out* ». Nelle corse di cavalli, convegno del fior fiore della società – *pardon*: della *fine fleur*, della *crême*, della *high-life* –; non si parlava che di *start* e di *starter*, di *forfeit*, di *outsider*, di *jockey* e di *boy* e di *pedigree*: e la stessa *haute société* la stessa *élite*, si dava buon tempo – specialmente nella campagna romana, ancora incolta e selvaggia in attesa dell'aratro mussoliniano – con i *paper-hunts* e i *steeplechases*, che sarebbero state ricreazioni spregevoli se chiamate semplicemente cacce alla volpe e corse con ostacoli. L'arbitro non era designato con questo nome così volgare: chiamavasi il *referee*. Il terreno o campo era il *turf*. Il pattinaggio dicevasi *skating*, la pallacanestro *basket-ball*, la pallamaglio *ping-pong*, la palla ovale *rugby*, la palla a nuoto *water-polo*. E quando tornò fra noi quel gioco del calcio che già era fiorito a Firenze nei secoli XIV e XV, per molti anni non si parlò che di *foot-ball*, di *goal* e di *goal-keeper*, di *back*, *centre-forward*, *half*, *offside*,

MOLTI ACCORREVANO AD AMMIRARE LE PARTITE DI « BOXE »...

dribbling, *corner*, *penalty*. Ci volle il risveglio dello spirito e dell'orgoglio nazionale suscitato dal Fascismo, ci volle la santa reazione del neopurismo per liberare la nostra lingua da questa nuova invasione barbarica! Ora la maggior parte dei termini stranieri che contaminavano il linguaggio sportivo è stata spazzata via; lo saranno anche quei pochi che resistono ancora, come

TIPICO L'ESEMPIO DI « ASSO »...

tennis, cui può essere sostituito benissimo *racchetta* o *pallacorda*, come il bruttissimo verbo ibrido *dribblare*, che significa semplicemente *schivare* o *scartare*.

Messi alla porta i barbarismi, restano, prodotto indigeno, i neologismi. Osserveremo subito che il linguaggio dello sport non ha termini assolutamente nuovi e strani come quelli d'altri linguaggi dianzi accennati, ed è questa una ragione di più per non chiamarlo gergo: ma vi ricorrono frequenti i vocaboli con un'accezione nuova e curiosa, che cioè in questo linguaggio hanno assunto un significato affatto diverso da quello consueto. Tipico l'esempio di *asso*, che indicava prima non altro che una carta da gioco o la faccia d'un dado con un punto solo: ora ognun sa che cos'è un asso dell'aviazione o del ciclismo o del volante. *Forma* vuol dire aspetto esteriore; significa bellezza, e perciò è *formosa* la donna bella anche se esile e slanciata (non, come credono i più, la donna giunonica); significa altro ancora: ma un ciclista, un atleta lottatore, un cavallo *in forma*, nel linguaggio che stiamo esaminando, è il campione dotato, in un particolare stato di grazia e per merito del suo « allenamento », di tutte le doti necessarie per vincere, per cui il termine viene accostato al *performance* anglo-francese sopra menzionato. Il *tifo* è la grave malattia infettiva e contagiosa che tutti conoscono; *tifo* dicesi anche quello stato di stupidità a cui traggono parecchie malattie per le quali s'offuscano i sensi e la coscienza: non so se sia in relazione con questo « obnubilamento » spirituale il fatto che chiamasi anche *tifo* la passione accesa, fanatica, escandescente per un particolare sport o per un certo atleta. E potremmo continuare l'elenco per lungo tratto. Ecco *classe*, con una nuova accezione nelle frasi *corridore di classe*, *campione di gran classe*, pugile *fuori classe*, « tennista » *di classe... immensa*. Ecco *birra*, la spumeggiante bevanda, diventata energia muscolare, resistenza, vigore straordinario quando si parla d'un corridore che ha... « *molta birra* », che ha marciato « tirando in testa dal principio alla fine camminando *a tutta birra* ». Chi s'innamora perdutamente d'una donna, o la donna che s'infiamma per un uomo, « *prende una cotta* »: ma nel linguaggio sportivo prende una *cotta* il corridore che d'un tratto si sente affranto e si lascia sorpassare dagli altri.

CHIAMASI ANCHE « TIFO » LA PASSIONE ACCESA, FANATICA, ESCANDESCENTE PER UN PARTICOLARE SPORT O PER UN CERTO ATLETA.

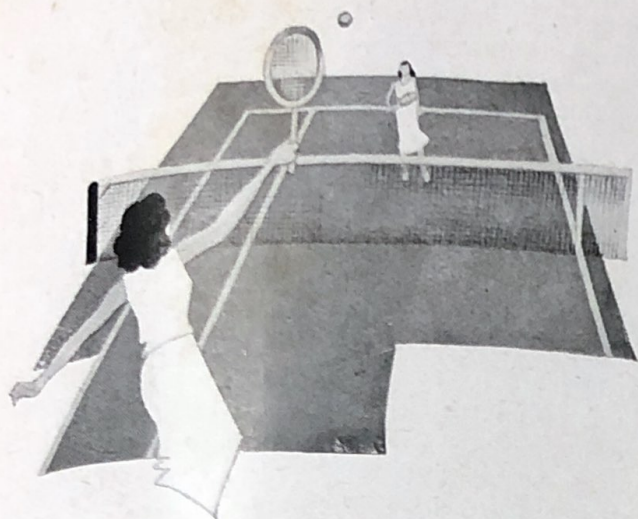
CHE COSA VUOL DIRE CHE UNA SQUADRA DI CALCIO NE HA VINTO UN'ALTRA « DI MISURA » O « DI STRETTISSIMA MISURA »?

Chi non si tiene al corrente di queste e di tante altre espressioni, se l'occhio suo cade sulla relazione d'una gara sportiva non sempre riesce ad intendere. Che cosa vuol dire che una squadra di calcio ne ha vinto un'altra *d'autorità*, o che l'ha vinta invece *di misura*, o anche soltanto *di strettissima misura*? Lo studioso di diritto, di storia, di letteratura ha imparato che il *romanista* è colui che s'occupa di diritto romano:

ECCO « BIRRA », LA SPUMEGGIANTE BEVANDA, DIVENTATA ENERGIA MUSCOLARE, RESISTENZA, VIGORE STRAORDINARIO...

ma deve anche sapere che oggi un *romanista* è un calciatore della squadra del Roma; ha imparato che un *quattrocentista* è uno scrittore del Quattrocento, come sarebbe il Poliziano o Leon Battista Alberti, e che un *ottocentista* è uno scrittore o un artista dell'Ottocento: ma oggi non può più ignorare che si chiama anche *quattrocentista* il corridore dei 400 metri, *ottocentista* quello che corre gli 800, mentre quello che s'è specializzato nei 100 è un... *centometrista*. Oh le parole in *ista*, che pullulano a migliaia, come infieriscono anche nel linguaggio sportivo!

Tra le varie specialità di corridore *ciclista* c'è il *velocista*, il *discesista*, il *finalista* (così chiamasi anche chi *entra in finale*), poi lo *stradista*, e persino (s'è arrivati a coniare anche questa!) il... *seigiornista*. Un tifoso di Bàrtali è un *bartalista*, se di Valetti un *valettista*, se di Coppi un... *coppista*. In altri campi troviamo il *tennista*, l'*automobilista*, il *podista*, ecc.; poi c'è l'atleta che ha il pregio d'essere *stilista*, e c'è colui che ha conquistato la palma di *primatista*; e non va dimenticato il *turista*, il *radunista*, il *crocerista* (intendiamoci, è colui che prende parte ad una crociera), e persino il *colonista*, cioè il ragazzo che fa parte d'una colonia alpina o marina, così detto per non confonderlo col *colono*. Accanto alle innumerevoli parole in *ista* ci sono poi quelle in *ismo*, un'altra epidemia, (si raccomanda agli sportivi di non fare, ad es., dell'*idolismo*), e ancora quelle uscenti in *istico*, che il buon Panzini giudicava « irte come istrici, impenetrabili come una barriera di ferro spinato »: si cominciò col *velocipedistico*, si continuò con *ciclistico*, *podistico*, *schermistico*, *automobilistico*, *pugilistico*, *tennistico*, *turistico*, *croceristico*, *dilettantistico*, *professionistico*, *ciclopodistico*, *automotociclistico*, ecc. – *Crescit eundo*.

Né avremmo finito. Se lo spazio lo consentisse, c'indugeremmo ancora su altre forme ed espressioni curiose; ché, per esempio, il profano rimane un pochino attonito quando sente dire che s'è fatta una certa gara (nel gioco della *racchetta*, *idest* del *tennis*) *del doppio maschile* o *del doppio femminile* (?), o quando legge che quel certo giocatore (pure di racchetta) « *ha un bel servizio, un poderoso diritto e un rovescio più che onesto...* », o quando, stralunando gli occhi, trova proprio scritto, cioè stampato, che la tal campionessa, nel *singolare femminile*, *aveva condotto lei nelle due prime partite, ma poi s'era lasciata rimontare, pur facendo delle ottime e bellissime* « *schiacciate* ». Uno studioso, uno scienziato crede di sapere, per prova, che cosa vuol dire « *lavorare di testa* », ma forse non ne sa abbastanza, perché nel gioco del calcio c'è più d'un giocatore che sa *lavorare di testa* in modo affatto diverso dal suo. E poi ci sono le graziose mutilazioni o deformazioni dei nomi di tanti atleti, per le quali Girardengo era *Gira* (che girava davvero!), Nuvolari *Nivo*, Libonatti *Libo*, e Locatelli è *Loca*, Campatelli *Campa*, Bergamaschi *Vasco*, Demaria *Mariettina*, e Bacigalupo, naturalmente, un bel *Baci*... da mandare a Mariettina. E poi si potrebbe parlare anche delle sigle, non sempre per tutti comprensibili, ché, dalle notissime C.T.I. e C.A.I. e C.O.N.I. e R.A.C.I., si va, attraverso le D.D.S. e R.F.I.C. e F.P.I. e F.I.G.C. e F.I.S.E. e F.I.S.I. e

UN « SINGOLARE FEMMINILE ».

F.I.T.A.V. e F.I.D.A.L. e tante altre, fino alla... F.I.F.A.! Ma ci sospinge a passar oltre un altro aspetto del linguaggio che stiamo esaminando, sul quale vorremmo dilungarci un poco, tanto è gaio e attraente.

Si tratta della retorica nel linguaggio dello sport, dove le similitudini, le metafore, le allegorie, le ipotiposi, le iperboli, soprattutto nelle descrizioni distillate dai corrispondenti dei giornali pei due sport più cari alle folle – il ciclismo e il gioco del calcio – sono tali e tante, e talvolta così stravaganti, così smaccate, da degradarne i più famosi tra i secentisti, che in questo campo parevano insuperabili.

Osservate gli epiteti dei quali sono gratificati i campioni e le squadre più illustri. Questo o quel ciclista è definito « *uomo di gran cuore* » (sic), « *ardente e impetuoso come un vecchio leone* », un « *estroso attaccante, elàstico sciolto rapidissimo* », uno « *sfrecciante corridore* », « *veltro guizzante* (notate la confusione delle immagini, che s'accavallano una sull'altra), *veltro guizzante che dalla presa in cui era stretto ha sferrato dal fascio dei suoi nervi la saetta d'una volata che pareva il volo d'una rondine* ». Che dire poi d'una squadra di calciatori? La squadra può essere « *acciaiata* », « *di solida inquadratura* », « *con una buona... architettura* », « *in condizioni superlative* »; può essere anche talvolta, pur troppo, « *debole nei laterali, discontinua nel perno, priva di incisività nell'attacco* », oppure « *con un'insufficiente carburazione* », oppure « *con una... lubrificazione imperfetta negli ingranaggi* ». E ciascun campione è ritratto con schizzi e colpi di penna, che te ne dànno immagini piene d'evidenza. Questo è un corridore (udite, udite!) « *dai garretti... a prova di bomba* »; quello è un atleta « *perfetto, elegante, stupendo come animo, come mordente, come volontà di combattente* »; quell'altro è « *una macchina volante* », « *una locomotiva* », uno stradista « *che può spendere birra senza fine* »; altri è « *lo scalatore insuperabile, il signore delle altezze*, l'atleta (o tu, Dante, perdona!) « che sovra gli altri com'aquila vola ».

« ARDENTE E IMPETUOSO COME UN VECCHIO LEONE »...

...« CON UNA LUBRIFICAZIONE IMPERFETTA NEGLI INGRANAGGI »...

Per i calciatori in gara tutti gli aggettivi del dizionario più o meno idonei son chiamati in servizio: « *dinamico, volitivo, tenace, impetuoso, travolgente, irresistibile, puntiglioso, accanito, tempista, spazzatore, superbo, spettacoloso* ». Di contro, c'è anche, ahimé, il giocatore *impreciso, incostante, saltuario, sfocato, affiochito, sfiatato, innervosito*. Uno è – toglietelo a modello – « *tanto onesto quanto generoso lavoratore, dal rendimento continuo* »; un altro, più vivace, « *giganteggia in campo col suo scatto bruciante, con le sue entrate inesorabili, con la superiorità del fisico di grande fuori classe* »; un altro – attenti! – « *è una muraglia mobile che ferma, che neutralizza, che respinge, che ha la impagabile dote della ubiquità* »; un altro ancora « *ha l'elasticità d'un acrobata, la forza d'un lottatore, l'occhio d'uno spa-*

LO «SCALATORE INSUPERABILE, IL SIGNORE DELLE ALTEZZE»...

daccino e l'esperienza d'un uomo della rete»: il quale *uomo della rete* questa volta non è un pescatore. Tizio è «*il serpente con gli occhiali*»; Caio «*un diavolo con l'argento vivo addosso*»; Sempronio «*un motorino con le valvole in testa*»; Mevio «*un puledro allo stato brado*».

Questo «*ha guizzi inesauribili*»; quello «*sa fare incursioni zigzaganti*»; quell'altro è specialista nel fare «*aperture di testa*», «*interventi di testa*», «*magistrali colpi di testa*». Talvolta il gioco è «*inerte e invertebrato*», e i giocatori «*calano di tono*», perché la loro abilità è «*incapsulata*» dagli avversari; altre volte invece è «*vivace e lineare*». La palla «*arabesca il terreno*»; la palla è «*cincischiata sul campo*» e passa da un piede all'altro senza frutto; spesso è gettata «*fino alle nuvole*»; subisce «*sventole*», «*sberle*» micidiali. I mediani resistono alle «*raffiche*» della prima linea avversaria; essi sono «*un ricco deposito di munizioni*». I terzini arrestano di botto le «*azioni volanti*» del nemico; «*agganciano con facilità i pochi palloni che riescono a sforacchiare le maglie spesse e solide della difesa*».

Ma l'eroe più fulgido, la cui luce sfolgorante supera quella stessa del capitano della squadra, è più spesso il portiere con i suoi «*interventi fulminei, audaci e acrobatici*», con i suoi «*tuffi tempestivi, belli per concezione e per esecuzione*». È lui che, «*nel clima arroventato dell'emozionantissima lotta*», mentre la folla «*è portata al parossismo*», ferma «*tiri brucianti sferrati da pochi passi*» e rende vani quei colpi che non si chiamano colpi ma *legnate*, *legnatone*, *stoccate*, *fucilate*, *spari*, *bolidi*, *cannonate*. Gloria a lui se riesce a conservare «*vergine*» la sua rete; gloria soprattutto a lui se la «*gran battaglia*» è vinta. Perché nelle relazioni delle partite di calcio, come in quelle delle gare ciclistiche, fra le mille immagini che arridono, più o meno appropriate, alla fantasia dei relatori, la più frequente è l'immagine della guerra: i Giri d'Italia son *grandi manovre*, ogni corsa o gara è un *combattimento*, un *conflitto*, una *pugna* ove si hanno *attacchi*, *contrattacchi*, *arrembaggi*, *invasioni* e *incursioni*, *ritirate*, *difese fino all'ultimo sangue*, *rese a discrezione*, *sconfitte onorevoli*, *disfatte irreparabili*, e via dicendo. Tant'è vero che non più su un giornale, ma in un libro sullo sport italiano, che, come libro, potè essere scritto a mente calma riposata e serena, anziché nella fretta e sotto le immediate impressioni della contesa vittoria tra l'imperversare delle passioni dei tifosi, fra cent'altre iperboli madornali, troviamo quest'affermazione, stesa con la massima serietà e senza la più lontana ombra d'ironia: «Il gioco (del calcio) è terribile e raffinato; la guerra per il pallone è la più tremenda che si conosca». Niente di meno!

Tutto ciò, in fondo, diverte e mette allegria. Ma ancor più divertente riesce al lettore attento lo scoprire quelle ingenuità nelle quali talvolta i relatori di gare sportive incappano per distrazione, dicendo cose assurde e contraddittorie. Vogliamo citarne alcune?

Una corrispondenza sulla tappa d'un Giro di Francia, che si svolgeva proprio presso il nostro confine delle Alpi occidentali, asseriva che su un certo colle molto elevato «tra la *poca* gente accorsa a veder passare i corridori c'era... un *infinito* numero d'Italiani». Resta a vedere come un infinito numero di persone possa trovarsi tra poca gente. – Il giorno che precedette un'altra classica corsa ciclistica, così riferiva recentemente un altro giornale, «il corridore X

LA PALLA «ARABESCA IL TERRENO»...

«... SE L'AMBROSIANA AVEVA DOVUTO SOCCOMBERE SI DOVEVA AL FATTO CHE I GIOCATORI ERANO «...INCOMPLETI...».

si portò alla punzonatura (*risum teneatis, amici!*)... *alla spicciolata*», che vuol dire «*un po' alla volta!*». Lo immaginate voi un uomo che manda avanti prima la testa, poi, supponiamo, le gambe, e più tardi il rimanente? – Questa fa il paio con un'altra dove si raccontava che un giocatore di racchetta (si sa già che vogliam dire del *tennis*) nel «singolare maschile» (notate bene, nel *singolare*) a un certo punto apparve... *disunito*. – Intanto un altro cronista ci avvertiva che, se in una certa partita di calcio l'*Ambrosiana* aveva dovuto soccombere, ciò si doveva al fatto che i giocatori erano... *incompleti*. Poveri figlioli! Ve l'immaginate voi l'orribile spettacolo che essi offrivano? Fu una scena senza dubbio raccapricciante, simile a quella che Dante vide nella nona bolgia dell'Inferno. – Altra volta leggemmo che un valoroso corridore, vincitore d'una difficile gara, *sfilò* davanti al pubblico. Come avrà fatto a *sfilare*, cioè a *procedere in fila*, se era uno solo? – E quella squadra di calcio che, a detta d'un ineffabile relatore, svolse un gioco... *prolifico*, avrà poi avuto un premio dall'Opera Maternità e Infanzia? – Né siamo riusciti bene a comprendere come un'altra squadra dovesse perdere perché aveva una *inferiorità... schiacciante*: giacché noi credevamo che chi sta sotto non possa schiacciare chi sopra gli sta...

Ma queste son quisquilie, son pedanterie, avverte il lettore. Il lettore ha ragione. Il linguaggio dello sport dev'essere giudicato per quello che è: un linguaggio fatto soprattutto per le masse, di cui ha l'irruenza, l'impulsività, l'eccessività. Linguaggio inculto, ma schietto, ricco di sentimento e di fantasia. Simile a quei frutti che entro aspra scorza nascondono succo squisito. Ha le sue deficenze e debolezze; ma piace, perché è sincero. Ha le sue esagerazioni; ma poiché queste sono ingenue come quelle d'un'anima fanciulla, anziché il disgusto che ci dàn quelle dei letterati piaggiatori in mala fede, procurano diletto, destando non solo indulgenza ma anche simpatia. Ci divertono come le spacconate che Benvenuto Cellini raccontava con piena convinzione di dire soltanto la pura verità. Il linguaggio dello sport e del turismo italiano è, insomma, una fonte viva, dal getto poderoso e sonante, che scaturisce dall'anima d'un popolo cui arride una nuova giovinezza, che trae da un grande passato e dalle sue inesauste rifiorenti energie una nobile passione per tutto ciò che è fervore di lavoro e di movimento, ardire e lotta, bellezza e poesia.

EUCLIDE CARLO MILANO

(*Disegni di Bisi*)

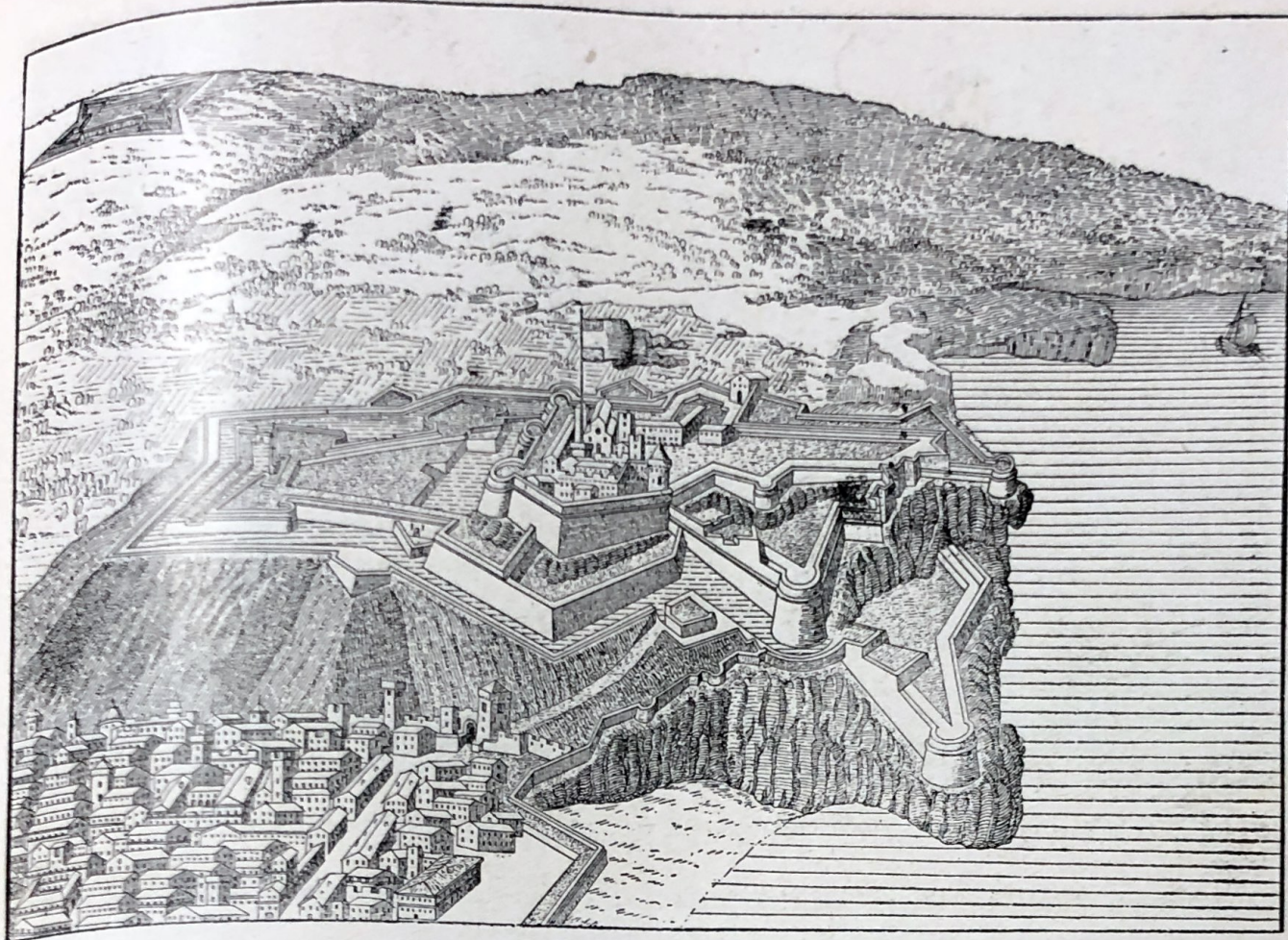
NIZZA, LA « PERLA DEL MEDITERRANEO ». *(Arch. Fot. della C. T. I.)*

IL CASTELLO DI NIZZA

Ognuno che fu a Nizza conosce il castello: è il punto culminante della nostra città; colà non v'ha rovina che non sia stata cagionata dalle guerre dei Nizzardi contro i Francesi ». Quando Garibaldi pronunciava queste parole amare dinanzi al Parlamento subalpino, era la voce di molti secoli di storia che insorgeva, nella sua coscienza di Nizzardo, a protestare contro l'« infame mercato »; era l'anima stessa della città fedelissima che si appellava al giudizio dei posteri contro coloro che tante volte avevano cercato di annientarla, ed ora la ricevevano in possesso senza colpo ferire.

Sulla collina del Castello, roccaforte imprendibile, da cui lo sguardo spazia liberamente verso l'azzurro mare e l'alta cintura alpina, Garibaldi giovinetto era salito mille volte a sognare lontani orizzonti d'avventura, a nutrirsi, nel luminoso paesaggio mediterraneo, di sconfinato amore per la Patria, ad incidersi nel cuore il volto smagliante della sua adorata Nizza. Un giorno gli avevano raccontato le epiche battaglie di cui erano stati testimoni quei ruderi informi, e gli avevano parlato, infiammandolo, di *donna Maufaccia*, che salvò la città dai Francesi alleati dei Turchi. Da allora l'Eroe, il generoso soccorritore della Francia vinta a Sédan – senza studiare a fondo trattati di storia – aveva intuito e ripetuto a se stesso che Nizza italianissima doveva ai Francesi soltanto lutti e distruzione.

Il Castello, nucleo vitale di tutta la storia cittadina, rappresenta veramente oggi il cuore inerte e ferito della vecchia Nizza; e troppo raffinati e indolenti sembrano stendervisi oggi viali e giardini, che nascondono tra una lussureggiante vegetazione l'abbandono e lo squallore in cui avevano lasciato religiosamente il Castello i Re sabaudi per oltre un secolo dopo la sua distruzione. Ma quante vicende fortunose narrano quelle mura dirute, quelle rocce a picco sul mare, che un tempo ne fecero il più agguerrito e protetto fortilizio della Liguria d'occidente!

Nizza è nata là, minuscola colonia di Greci marsigliesi, che nella rupe protesa verso il mare avevano scorto una sicura protezione per uno scalo marittimo creato ai suoi piedi; e ne avevano a forza scacciato i Liguri, le vere popolazioni autoctone della contrada. Sull'alto del Castello

IL CASTELLO DI NIZZA IN UN DISEGNO DEL 1641.

cominciò allora a vivere, nel IV secolo a. C., la Nizza greca, mentre i Liguri si asserragliavano sulla collina retrostante di Cimella e vi costituivano un forte oppido, *Cemenelum*, là dove oggi, accanto alle vestigia gloriose di Roma, riposano, in un ambiente d'infinita pace, le generazioni dei Nizzardi italiani.

Pochi oggetti freddi ed informi attestano, nel Museo di Nizza, quella remota età delle origini; ma tra l'epoca ligure e quella romana, la civiltà greca, ad onta del pomposo nome di *Nicaea* («la vittoriosa»), passa come un'insignificante meteora: dopo le asce in pietra verde levigata, solo due o tre monete di Marsiglia ci parlano finora della colonia greca. I Francesi, che in Provenza si dedicavano ad esaltare ad ogni costo l'influenza *bienfaisante* della grecità con spirito antiromano, non avevano fortuna a Nizza: sul Castello, dopo le tracce dei Liguri Vedianzii, non riuscivano a trovare se non tombe ed iscrizioni romane; e dovevano necessariamente tacere, oppure concludere che la vita greca di Nizza fu un fenomeno limitato alle esigenze della modesta fattoria commerciale con una metropoli ormai lontana e straniera alla sua origine, e la cui cultura non era neppur paragonabile a quella luminosa dell'Ellade. Altra cosa la vita intellettuale della Grecia di Pericle e dell'Ellenismo, altra quella di una lontana colonia, costretta da secoli alla lotta continua contro genti rozze e primitive, e a difendere anzitutto la sua esistenza e i suoi interessi contro i popoli liguri del retroterra e contro la rivale potenza cartaginese.

I Liguri erano riusciti a preservare intatto il loro paese dall'infiltrazione straniera, contenendo i nuovi coloni greci nel castello costiero; e quando Roma li ebbe civilizzati ed elevò la loro antica città, *Cemenelum*, al grado non solo di *municipium*, ma di capoluogo della *provincia Alpium Maritimarum* e sede di un *Praefectus*, rappresentante diretto dell'Imperatore, riconquistarono, grazie all'opera di Roma, il Castello e il porto aviti, ed assorbirono la sparuta schiera dei coloni greci, confondendoli nella compagine etnica ligure-romana. Nell'età imperiale Nizza sul mare non fu che il sobborgo di *Cemenelum*, il suo scalo e il suo quartiere portuale.

Quando sopraggiunsero la decadenza e il medio evo, la vita tornò a rifiorire nel *Castellum Nicaeense*, richiamatavi dalle necessità difensive dell'ora e dalla graduale estinzione di *Cemenelum*, presa di mira dai nuovi invasori. Vi era già florida nel V secolo, a cui risalgono i ruderi della più antica chiesa cristiana di Nizza e la necropoli scoperta nei dintorni, oggi confusa tra i fiorenti giardini; e Nizza contendeva già a *Cemenelum* la dignità di sede vescovile, causando l'intervento del Pontefice per sancire che solo le antiche città sedi di municipio romano pote-

IL CASTELLO DI NIZZA IN UNA VECCHIA INCISIONE, DOPO LA DISTRUZIONE E PRIMA DEL RIMBOSCHIMENTO.

vano avere un *episcopus*. I nuovi Nizzardi dovettero accontentarsi di un *corepiscopus*.

Ma il movimento verso il sicuro rifugio del castello si accentuò di mano in mano che i tempi si facevano più duri e i barbari iniziavano le loro scorrerie in quel tormentato angolo d'Italia. *Cemenelum*, esausta, finì per essere abbandonata, e la nuova Nizza ne fu la legittima erede, quella che raccolse entro le sue mura i residui dell'antica popolazione romana decimata e dispersa. Da quel momento essa fu tutta protesa a conservare intatti, in mezzo alla miseria dei tempi e al perenne disordine politico, le istituzioni cittadine, le prerogative e i costumi antichi; e il coraggioso nucleo di popolazione che, rinchiuso nel castello, sfidò per più secoli i pericoli della terra e del mare resistendo a tutte le prove più dure, fu il vero salvatore di Nizza, fu quello che preservò e trasmise intatte le native energie da cui doveva scaturire, all'alba del secondo millennio, la nuova prosperità comunale.

Nizza altomedioevale rimase confinata e difesa su quella rupe fortissima, che gli stessi Saraceni non riuscirono mai o quasi mai ad espugnare. Coi secoli XI e XII nacquero lassù, sotto l'influsso delle nuove città marinare del Tirreno (Pisa, Genova, Savona, Albenga), le prime aspirazioni all'indipendenza comunale e i primi germi della nuova vita economica e commerciale che i tempi meno duri consentivano. E tosto la città cominciò ad espandersi, timidamente prima, poi con fiotto irruente nel XII secolo, sul declivio ad oriente del castello sino alla riva del Paglione. Sulla collina si innalzarono a decine le torri e le case dei nobili; il nuovo borgo fu la sede degli artigiani e del popolo minuto, che con la loro operosità e il loro spirito di iniziativa davano incremento alla vita della città e ne costituivano ormai il nerbo. Una nuova cerchia di mura fu ben presto costruita, ed essa ricinse ad un tempo la città alta e la città bassa: nel 1176 vi si contavano complessivamente ben 2000 fuochi, cioè una popolazione non inferiore alle 6000 anime.

Ma l'ormai potente città cominciava a destare, con le sue ricchezze e con le sue velleità di completa indipendenza, le preoccupazioni e la cupidigia dei suoi alti sovrani religiosi e feudali, i Conti di Provenza e gli Arcivescovi di Ambruno; e, per conservare la propria autonomia e i propri privilegi, fu naturalmente tratta dalle voci del sangue e della storia ad appoggiarsi sulla potenza genovese. Aspre lotte ne seguirono per un cinquantennio, alla fine delle quali Nizza fu costretta a chinare il capo (1229) al padrone occidentale, e i rappresentanti delle più vecchie famiglie nizzarde, con a capo i Badato e i Richieri, dovettero prender la via dell'esilio verso l'Italia.

In queste lotte il castello di Nizza acquistò una decisiva importanza militare e subì più volte un radicale rinnovamento delle sue fortificazioni, mentre le case di abitazione cedevano sempre più largamente il posto agli impianti militari. Torreggiava su di esso la fortezza merlata, che con termine provenzale si chiamò *dongione*, circondata da mura costruite da Alfonso d'Aragona nella seconda metà del XIII secolo per difendere i suoi diritti sulla contesa

LA « CROCE DI MARMO » ERETTA NEL LUOGO DELL'INCONTRO TRA FRANCESCO I E CARLO V. *(Incisione del secolo scorso)*

città; ma nel 1215 gli Aragonesi ebbero la peggio e Oberto Spinola, console genovese, la fece radere al suolo. Dopo il 1229, rimasta definitivamente la vittoria ai Provenzali, i Nizzardi furono costretti da Raimondo Berengario III a ricostruire il dongione distrutto, e vi prese sede il nuovo governatore della città, Romeo di Villanuova, colui intorno al quale nacque la leggenda cantata da Dante nel « Paradiso »:

Quattro figlie ebbe, e ciascuna reina
Ramondo Beringhieri, e ciò li fece
Romeo, persona umìle e peregrina;

E poi il mosser le parole biece
A dimandar ragione a questo giusto,
Che li assegnò sette e cinque per diece.

Indi partissi povero e vetusto,
Ma se il mondo sapesse il cor ch'egli ebbe
Mendicando sua vita a frusto a frusto,

Assai lo loda, e più lo loderebbe.

Per opera di Romeo il dongione cominciò ad ampliarsi in un vero e proprio castello, che per un secolo e mezzo rimase il presidio della signoria provenzale ed angioina, mentre la sottostante città continuava a vivere nell'antica cerchia di mura, tra le sue viuzze e le case così tipicamente liguri, e continuava a sviluppare, nei limiti che la sua soggezione politica le consentiva, una florida attività commerciale e marinara.

Ma la vera fase di epica grandezza cominciò per il Castello di Nizza dopo il 1388, anno della dedizione della città a casa Savoia. Il rafforzamento della rocca, che doveva ormai difendere la città da ogni ulteriore attacco dei suoi antichi dominatori, fu una delle prime opere progettate da Amedeo VIII, il Conte Verde, nel suo viaggio del 1420 a Nizza. In quell'occasione si gettarono le basi e furono tracciati i piani della nuova vita della città e delle sue nuove fortune marittime, e 20 anni dopo, tra il 1437 e il 1440, sotto l'impulso e la direzione del nuovo governatore, Nicodo di Mentone, il castello venne definitivamente ampliato con la costruzione di una nuova cinta che comprendeva, sui lati occidentale e settentrionale, nuovi potenti bastioni, entro i quali vennero ormai a trovarsi inclusi la cattedrale di Santa Maria, gli edifici pubblici, le abitazioni del Vescovo e della prima nobiltà. Al termine dei lavori, un'iscrizione, eloquente per la sua chiara affermazione di affetto ai Savoia, ne perpetuò il ricordo sulla porta del castello:

MCCCCXL
HOC OPUS HANC MOLEM MENTHONIS STIRPE CREATUS
EFFECIT NICEAE RECTOR MILESQUE NICODUS
AD DUCIS EXCELSI QUEM TOTA SABAUDIA ADORAT
ET PEDEMONTANI ET NICEA ANTIQUISSIMA LAUDEM (1).

Ma questo non era che il principio dell'epopea cui doveva andare incontro la leggendaria fortezza: il destino voleva che Nizza, venuta in possesso dei Savoia, cementasse la sua fedeltà italica in una serie di rudi prove guerriere, che ne trasformarono a poco a poco il ridente volto

(1) 1440 – Nicodo, rettore e soldato di Nizza, figlio di Mentone, eresse queste fortificazioni e questo Castello in onore del Duca eccelso, che tutta la Savoia e i Pedemontani e l'antichissima Nizza venerano.

NIZZA: IL CASTELLO, LA CITTÀ E IL PORTO. (*Stampa del 1682, di proprietà del Dr. C. M. Amoretti*)

commerciale e marinaro in un severo campo trincerato a difesa dello Stato piemontese contro l'invadenza della Francia. « Et Nizza all'incontro vicina, anzi contigua al mare, in luogo sicuro et forte, come è quello doue prima fu edificata, che è la Collina che hoggidì è il Castello, luogo veramente dalla natura fatto mirabilmente et eminente per fabricarui (come al presente vi è) il propugnacolo dell'Italia », scriveva nel 1610 uno degli antichi cronisti nizzardi, il Pastorelli. Tale fu veramente per alcuni secoli quella che allora cominciò a chiamarsi proverbialmente la « città fedelissima ».

Il castello di Nizza divenne rifugio e salvezza dei principi sabaudi nelle sfortunate vicende della prima metà del XVI secolo, quando la Contea di Nizza fu l'unica parte dei loro Stati rimasta libera nella immane lotta tra Francesco I e Carlo V. Grazie a questa posizione, Nizza fu scelta nel 1538 quale sede di un convegno tra i due potentati sotto l'egida di papa Paolo III, di cui rimane ancora il ricordo – in una delle più grandi vie cittadine – della bella *Croce di marmo*. Ma quando il debole duca Carlo III stava per cedere alle insistenze del Papa perché il Castello di Nizza fosse a lui concesso quale residenza, furono i Nizzardi che si opposero fieramente, richiamandosi al patto stretto cinquant'anni prima dai loro padri, che impegnava i Savoia a non cedere a nessun principe straniero la città. In questa occasione fu pronunciata la frase divenuta storica: « Le rave di Savoya et il burre di Piemont et il pissalat de Nizza an fach uno sauso che il diavol non nem mangiarìa ». Pure in questa occasione Emanuele Filiberto, poco più che decenne, influì risolutamente sulla decisione paterna, affermando dinanzi ad un plastico in legno, che si conservava nella sala maggiore: « Nous sommes bien empechés de nous résoudre; mais puisque nous avons ici deux forteresses, donnons celle qui est de bois à ceux qui veulent venir céans et gardons l'autre sans y laisser entrer personne ».

Ma la prova più dura si ebbe cinque anni dopo, nel 1543, quando Francesco I ebbe l'infelice idea di allearsi, ai danni di Carlo V, col turco Solimano, le cui soldatesche e la cui flotta ebbero una parte di primo piano nel tentativo di espugnare Nizza. L'ibrida alleanza fece epoca, e contribuì, più di quanto non avrebbe potuto fare un secolo intero di storia, a rinsaldare nei Nizzardi il rancore antifrancese. L'assedio che ne seguì vide i cittadini, dai soldati all'ultimo privato, in armi per la comune difesa della città e della patria. Vi furono episodi di valore e di eroismo individuale che la tradizione popolare abbellì presto dell'aureola della leggenda; e nacque allora l'eroina simbolica dell'indipendenza nizzarda contro i Francesi, Caterina Segurana, la *donna Maufaccia* (cioè « mal fatta » e quasi virile), che balza impavida sugli spalti minac-

ciati e strappa la bandiera all'alfiere turco – atterrito e stupefatto di quell'apparizione femminile – respingendo nel panico gli assalitori. Storia autentica, o fantastica elaborazione popolare dell'eroico impeto collettivo dell'intera popolazione? I Francesi, a cui non poteva garbare quel trofeo così cristallino ed inequivocabile dell'italianità nizzarda sull'esecrato connubio franco-turco, dopo l'annessione del 1860 si affrettarono scaltramente a dimostrare che l'episodio era un'invenzione seicentesca, ignota alle cronache contemporanee. Gli ingenui difensori di Nizza italiana raddoppiarono il loro ardore nel cercare invano le prove dell'antichità del racconto e dell'autenticità del busto eretto alla *Nicaena Amazon* sulla porta Pairoliera; e del culto di Segurana fecero una questione d'onore cittadino e di leso patriottismo. Essi non si avvedevano che, lasciato così nell'incerto alone della leggenda e dell'epopea, il gesto di Segurana resta come un simbolo – assai più potente dell'eventuale realtà – del valore dei Nizzardi e della loro fiducia nel destino di casa Savoia e nell'avvenire d'Italia.

CATERINA SEGURANA, E I COSTUMI FEMMINILI NIZZARDI.

Il Castello, uscito malconcio, insieme alla città, dal barbaro saccheggio che l'uno e l'altra subirono da parte dei Francesi e dei Turchi, ritornò ai Savoia con la pace di Cateau-Cambresis, e vide ancora rafforzati i suoi fianchi e le sue mura per evitare nuove sorprese. Fu allora che scomparvero dalla collina gli ultimi resti della vecchia città medioevale, salvo la bella e vetusta chiesa, rimasta lassù in alto come il palladio della fede e della salvezza cittadina. Molte stampe ce lo mostrano turrito e imprendibile, sorretto da grandi bastioni aggrappati alla roccia, perfetto modello dell'arte bellica del tempo. Esso fu la base da cui mossero i duchi di Savoia per tentar di ampliare il loro dominio in Provenza, e tenne a bada Richelieu e il cardinal Mazarino, che tentarono di farlo cadere con la diplomazia, ma non osarono attaccarlo a forza. E così per un secolo e mezzo la pace e la prosperità regnarono in Nizza insieme con la più intensa vita intellettuale italiana.

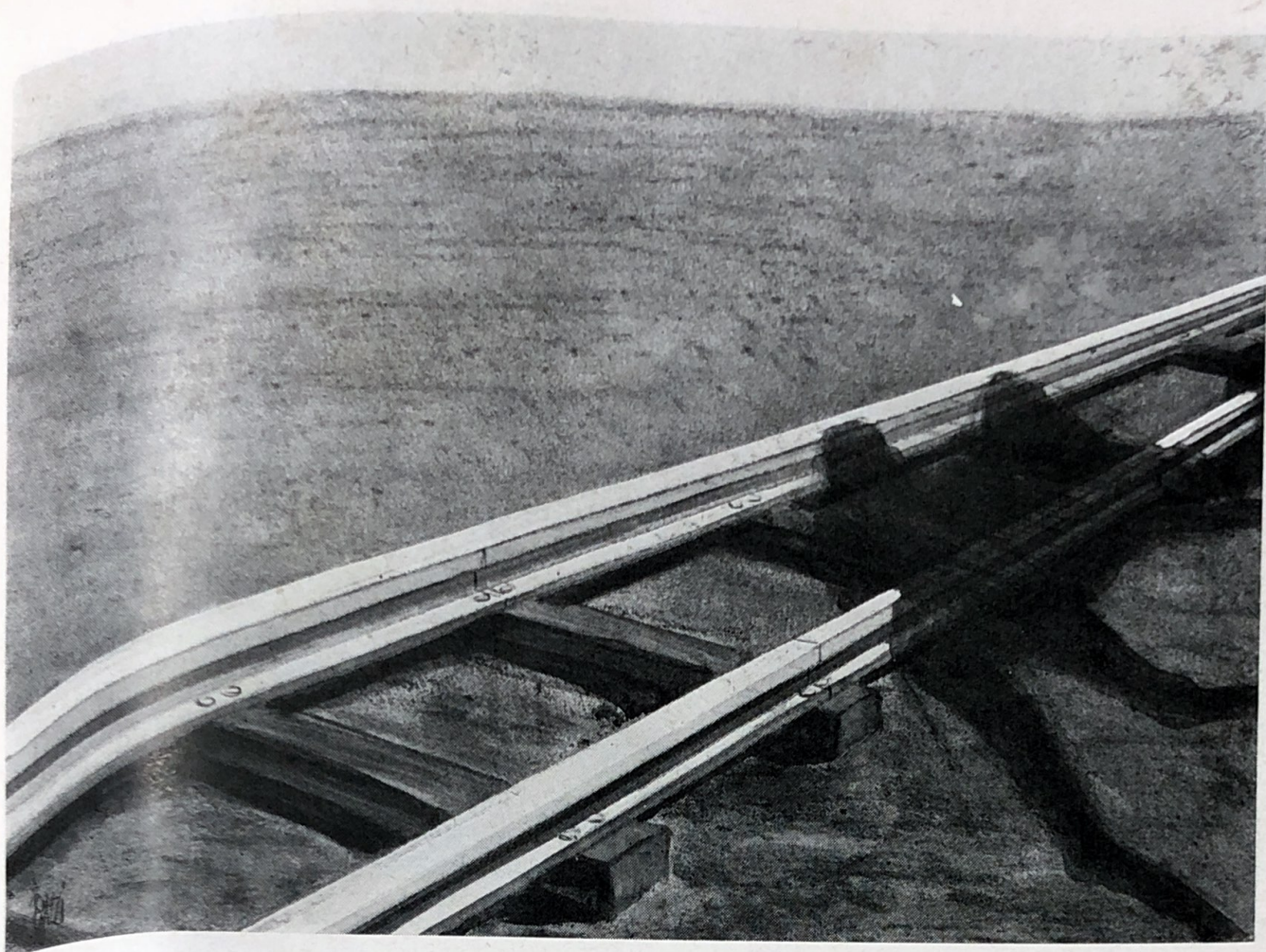
Nel 1691 cominciò un nuovo periodo cruciale, più duro del primo, quando Catinat, in nome del Re Sole, cominciò da Nizza la nuova invasione francese del Piemonte. Dinanzi alle forze soverchianti, l'eroica resistenza della guarnigione, comandata dal conte di Frossasco, finì per cedere; e i Nizzardi ebbero la prima diretta esperienza del giogo francese, durato cinque anni. Nel 1696, feste memorabili segnarono il ritorno di Vittorio Amedeo II nel legittimo possesso dei suoi Stati; ma pochi anni dopo la lotta si riaccendeva, e il Castello, già semismantellato e in corso di riparazione, dovette sostenere l'ultimo assedio, durato ben 25 giorni. Alla sua caduta, il rancore di Luigi XIV e del generale La Feuillade si sfogarono sulla martoriata città; le mura cittadine e la gloriosa fortezza furono rasi al suolo, e sui baluardi, che tante volte avevano visto l'invasore impotente ai loro piedi, si elevò, a forza di mine, un cumulo di macerie.

La fase eroica della storia di Nizza era ormai terminata; ma due secoli di passione sabauda e di ferrea disciplina avevano dato i loro frutti. Nizza era italiana, oltreché per razza e per lingua, per diritto storico e per coscienza innata di ogni cittadino. Le stragi e le atrocità degli invasori d'oltre Varo avevano approfondito col sangue il solco che già li divideva dalla Provenza divenuta Francia; e a tutte le violenze e le imposizioni l'indifesa città avrebbe potuto piegar supinamente il capo, meno che alla rivoltante intimazione di rinunciare agli ideali dei suoi padri. Sul Castello, come nella romana terra di Cimella, i Nizzardi hanno simbolicamente eletto la dimora ammonitrice dei loro morti, sacri custodi del loro patrimonio spirituale. Oggi, a difenderlo vi sventolerà nuovamente il tricolore sabaudo, che sul colle informe e silenzioso chiamerà nuovamente a presidio l'aquila vittoriosa di Nizza e di Roma.

NINO LAMBOGLIA

I RE MAGI ARRIVANO COL FASTO DEI SOVRANI D'ORIENTE E LA TEATRALITÀ DELLA CASTA SACERDOTALE...

AUTOSTRADA DEL DESERTO E PRESEPI EGIZIANI

Uno dei più dolci incisivi ricordi del mio soggiorno in Egitto è quello d'un viaggio fatto in macchina sull'autostrada nel deserto che congiunge Alessandria col Cairo; motivo: recarmi a vedere, per la Befana, il Presepio della Chiesa di San Giuseppe nella Capitale egiziana, dopo aver visto, per Natale, quello della Chiesa di Santa Caterina in Alessandria. Il Presepio, in Egitto, è costumanza tutta italiana: perciò altamente significativa, come legata al puro influsso della Cristianità e all'augusto alone della Romanità. Naturalmente, in quelle città cosmopolite, non difettano neppure gli Alberi di Natale dalle meravigliose ciniglie d'oro e d'argento, nelle quali sembra infiltrarsi il fasto decorativo di certi barracani arabi: mentre nel policromismo fantasmagorico delle luminarie sembrano insinuarsi i riverberi della Caverna d'Aladino. Ma la vera poesia, oltreché ambientale – anima e natura –, mediterranea del paese e del paesaggio, non la si trova che nel Presepio. Ne abbondano di raccolti, intimi, pittoreschi del più vario stile, dentro le case italiane. I più suggestivi li troviamo, si capisce, nelle chiese cattoliche, affidati alla pietà ed alla passione dei frati della corda. È, per gli ottimi Padri francescani, spesso anche artisti, una gran festa preparare, con le loro mani votive, la cara scena riproducente l'arcano divino e umano della Natività. Grandiosa, fastosa, coloratissima, ad esempio, quella che spicca nell'arco della Cappella ove dormono l'eterno sonno i Vescovi d'Alessandria, dentro la chiesa di Santa Caterina. Le grandi ombre di San Luigi Capeto, eroe di queste terre e di questi mari; di Santa Elisabetta del Portogallo, che vestì, rimasta vedova, il saio delle Clarisse; di Santa Maria Egiziaca, purificata dalle penitenze del deserto;

LÌ, L'EGITTO LAVORA. C'È UN CANTIERE. SI SCORGONO DEI BINARI FRA LE ARENE...

capitanate appunto da Colei – Caterina d'Alessandria – che non rinunziò alle lotte coi filosofi se non per lottare con le punte stesse della ruota, nel supplizio spaventoso onde doveva fidanzarsi a Gesù, vi conducono per mano verso quel tratto della navata di sinistra che sfonda nel plastico della Leggenda suprema, dove le rocce scabre paiono ricalcate alla sienite favolosa del deserto, madre dei più celebri obelischi dell'Arte e della Storia. I ciuffi magri di verzure segnano appena di qualche tocco smeraldino i profili rugginosi dei clivi. Mentre le palme sottili sembrano salire, coi loro piumini verdi, quasi a spazzolare le stelle per la gran Festa, insegnando – come antenne semaforiche d'aeroplani – alla Cometa caudata la via della Capanna miracolosa. Dico capanna: ma, in realtà, è una grotta: quale, in effetto, la si trova sul posto fatato, a Betlemme. Magnificamente comoda e ospitale, ci stanno fieno e paglia in abbondanza, delizie del bove e del buricco: e la luce vi abbonda (uno dei difetti dei Presepi, nelle nostre chiese d'oggi, è la scarsità dell'illuminazione, la lampadina essendo, non diciamo più avara, ma meno economica degli antichi lumini). Là, invece, i raggi, accendendo accortamente le aureole d'oro sulla testa del divino Infante e su quelle di Maria e di Giuseppe, giungono, così, ad illuminare anche i volti chini dei pastori adoranti, e perfino a meglio pennellare di porpora i *tarbusci* che parecchie figurine portano in capo, a giustamente significare il gran potere d'attrazione mistica che la ricorrenza del Natale esercita anche sullo spirito dei Musulmani...

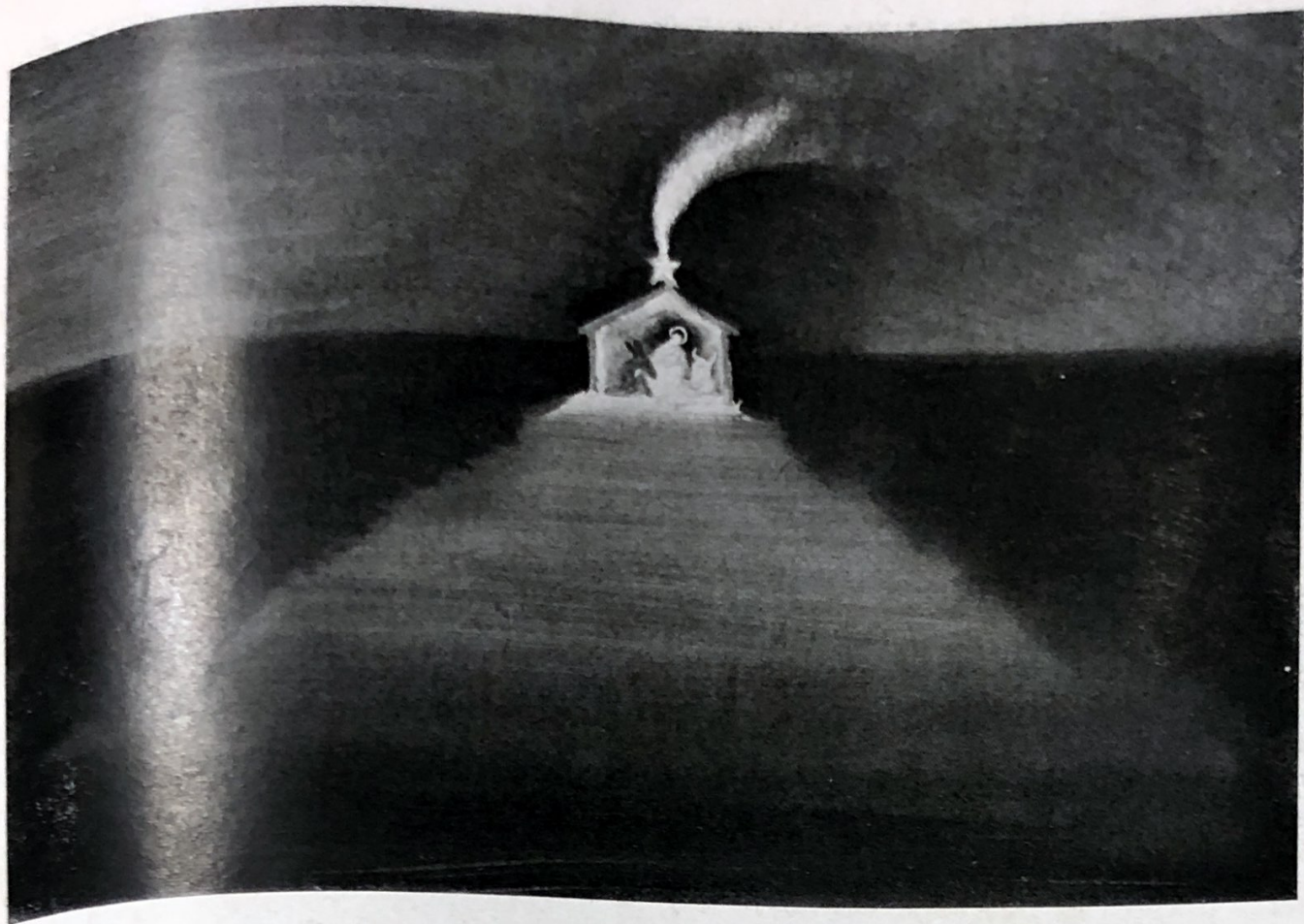
Fra un Presepio ed un altro, ho voluto mettere, adunque, il nastro filante di un'autostrada. Nastro luccicante, quasi smerigliato a vetro dalle stesse folate di sabbia del deserto. Una scìa formidabile, sulla quale il vento di quell'oceano d'arena proietta tutte le sue bizzarrie atomiche: ora riproducendo i fenomeni della risacca, influssi e riflussi, senza termine e senza tregua, di gorghi, di volute di fumo di sigaretta, di miraggi d'acque inesistenti e di boscaglie illusorie, nella infinita latitudine del paesaggio arido, dove il sole di gennaio dardeggia come, da noi, in agosto. È un'Epifania che sembra avanzare, calda e solenne, col soffio delle solitudini e il ritmo delle lontananze, insinuandovi come la carezza medianica d'una canzone di cammellieri contrappuntata alla misura sonante del passo dei cammelli: *Inebriatevi, o occhi, di questa cuna galleggiante sulla sabbia ondulosa.*

INSEGNANDO – COME ANTENNE SEMAFORICHE D'AEROPLANI – ALLA COMETA CAUDATA LA VIA DELLA CAPANNA...

– *Piccola dimora, che sei l'orgoglio del deserto, io ti saluto! – Dinnanzi a te ho fatto inginocchiare la mia cavalcatura alta come una torre! – Quando ti ho visto, o divino Infante, io ho sentito la gioia del viaggiatore estenuato che giunge all'oasi!...*

Ma l'autostrada, in verità, esce dal regno dei colori e delle musiche. La macchina sfida silenziosa il cosmo delle ocre dove lo sciacallo è padrone. Falangi di fusti, vuoti di carburante ma ricolmi di sabbia, segnano, a guisa di paracarri, i bordi della strada. Il vento ne rovescia e disperde, via via, pel mare di polvere, in quantità. Ma, nel complesso, la schiera dei punti neri resiste in tutto quel grigiore di linea: e fa provvido punto di ritrovo, nel caos senza limiti. Non c'è, davvero, più nulla e nessuno. La volata appare facile: e, la guida, elementare, in una simile eliminatoria di concorrenze di marcia. Ma se, per caso, un'altra macchina sia in vista, occorrono occhio vigile e mano pronta e sangue freddo. Spostarsi verso il ciglio della pista, dati i capricci problematici delle sabbie, può essere di qualche rischio. È vero che si ribalterebbe sull'arena: ma, insomma, sinistri lacrimevoli non sono mancati, anche là. Molto meglio tracciata e difesa è l'arteria libica da noi costruita con uno dei nostri miracoli tecnici e lavorativi: arteria così cara a Italo Balbo; oggi a fuoco perfetto della storia e della gloria imperiale di Roma: veramente dovuta a quello che Gabriele D'Annunzio, una volta, a proposito delle autostrade lombarde, ebbe a definire il *genio viario* degl'Italiani.

A metà precisa della volata, eccoci all'Ouadi Natrun (la Valle della Soda). Ora, c'è un edificio di ristoro. Ma quando ci passai la prima volta, nel 1937, non c'erano che dei distributori di benzina e una sommaria tenda-caffè. Seduti ai tavolini, sentivamo i nostri piedi affondare nella sabbia piena di gusci di conchiglie. Il deserto è ben figlio naturale del mare! Io bevvi, là, una tazza d'acqua dal gusto calcare, ma freschissima. Acqua freatica, presa da una specie di laguna attigua, appunto nella così detta Valle della Soda. Lì, l'Egitto lavora. C'è un cantiere. Si scorgono dei binarî fra le arene. Il commercio della soda trae grande alimento da quel deposito desertico. Per un tratto, la solitudine appare abitata da pali telegrafici e telefonici. C'è anche una famiglia italiana. Dove c'è il lavoro, c'è l'Italia. E – fa bisogno di dirlo? – in quella casetta, ecco un Presepio. E sappiamo che anche i beduini vengono a portarvi, in omaggio, i fiori dell'orzo e quelle *fidrite* misteriose, fra sanguigne e dorate, che fanno delle petraie del Mariut altrettante aiuole-tavolozze.

Quindi, torna l'abbandono cosmico, quasi angoscioso. Dove siamo? Nella luna? Ci si sente vivi, sì, ma come al margine dei sensi, portati

AL PRESEPIO DEL DESERTO ANCHE I BEDUINI RECANO, IN OMAGGIO, I FIORI DELL'ORZO E LE «FIDRITE» MISTERIOSE.

attraverso le distanze pallide da una carovana di spettri. Poi, all'orizzonte, quasi per un apporto televisivo subitaneo, ecco una catena roseo-azzurra di monti: il Mohattan. È il Cairo che s'approssima. Uno spicchio di luna brilla in un cielo color prato. C'è qualcosa di magico, di mitico e, insieme, di nazionale, in quell'apparizione eterea. La mezzaluna spicca, lassù, veramente, come al centro d'una bandiera verde.

È l'Egitto araldico e scenografico: quello dell'*Aida*. Lontano, la zona rivierasca del Nilo, opima, piuttosto pettinata, che, co' suoi alberi esotici, segna una gran linea retta, d'un tono di genuino smeraldo. Ed ecco le Piramidi. Loro tre, proprio in fila, e d'un color fra il topazio ed il rubino, come sulle cartoline a tricromia. Siamo ad uno dei punti più belli e più famosi del mondo: a un posto veramente degno di Te e del Tuo auspicato glorioso arrivo, o Italia! Vienci anche per Verdi, ché, pur non avendolo mai visto con le sue pupille, l'ha cantato così favolosamente con la sua melodia immortale! Ed ecco i cammelli bardati con un lusso degno dei Re Magi...

Ma al Cairo ci sei appunto per Loro. Vai, adunque, alla Cattedrale Cattolica di San Giuseppe! E ci troverai l'altro Presepio francescano, proprio col sopraggiungere, alla Capanna, dei Tre Monarchi, pilotati dal gran fascio luminoso della coda della Cometa. I Re Magi arrivano col loro opulento corteo orientale. Cammelli, cavalli, perfino leoni. C'è il fasto dei Sovrani d'Oriente e la teatralità della casta sacerdotale che li avviluppa e li accompagna. Siamo nel Paese che, attraverso l'astrologia, non ha ignorato le scienze occulte. E lo stesso astro caudato, dall'alto della scena, sembra riversare sulle sabbie e sui muschi, sulle palme e i sicomori, sulle bianche casette tipiche sparse tra il fondale e le quinte, l'enigma trascendentale che i Caldei, coi loro misteriosi strumenti a specchio, tentavano penetrare dall'alto dei minareti e delle cupole delle Moschee. C'è un'eleganza di fogge e di atteggiamenti che, dai supremi gerarchi, sembra diffondersi ai gregarî del corteo. I manti spazzano le arene e le erbe: e vanno a raccogliersi davanti alla sublime scena pastorale della Grotta, dove s'arresta compunto, col senso della maestà di fronte alla Maestà, il brivido quasi politico del passo internazionale.

È giusto, è grande, è bello che, nella terra dei millenni faraonici e tolemaici, Tre Imperi in marcia, scaturiti dalle mille e più porte-finestre della Torre di Babele, si fermino per un tributo d'onore al Re del Mondo, di cui Roma imperiale ed eterna custodirà nei secoli l'altissimo Trono spirituale e civile.

(*Disegni di Bazzi*).

PAOLO BUZZI

NUBI SULL'ACROPOLI DI ATENE.

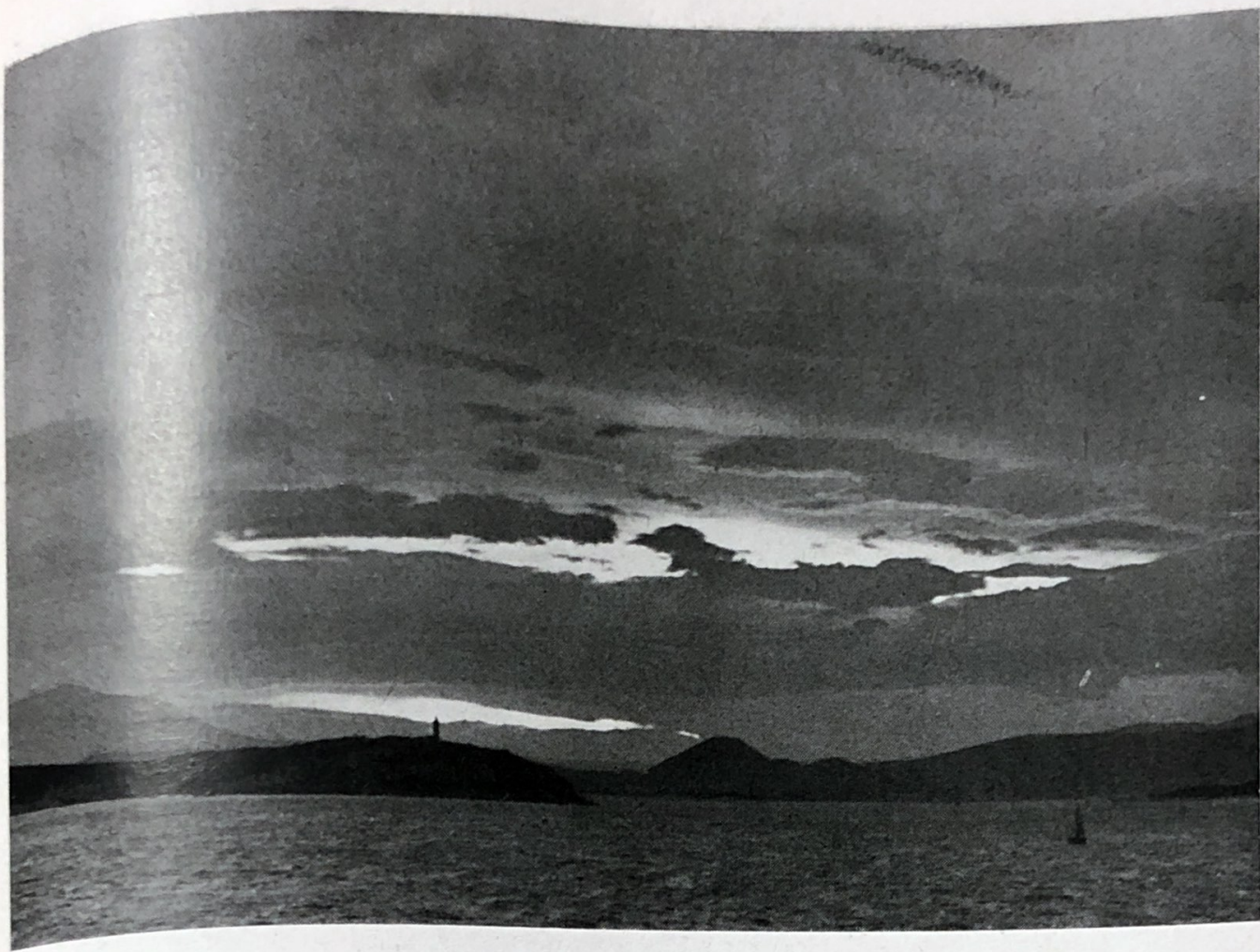
(Fot. Brica-elli)

LE AQUILE ROMANE TORNANO IN GRECIA

All'alba del 28 ottobre, nel XVIII annuale della Marcia su Roma, le nostre valorose truppe dislocate in Albania hanno varcato la frontiera greca e sono penetrate su vari punti nel territorio ellenico. La misura era colma. Invece della neutralità, che Benito Mussolini nel suo discorso del 10 giugno aveva consigliato ai popoli confinanti con l'Italia, la Grecia, legata da parentele dinastiche e da interessi delle cricche capitalistiche al maggiore nemico dell'Asse, la Gran Bretagna, si era sempre più decisamente posta contro di noi.

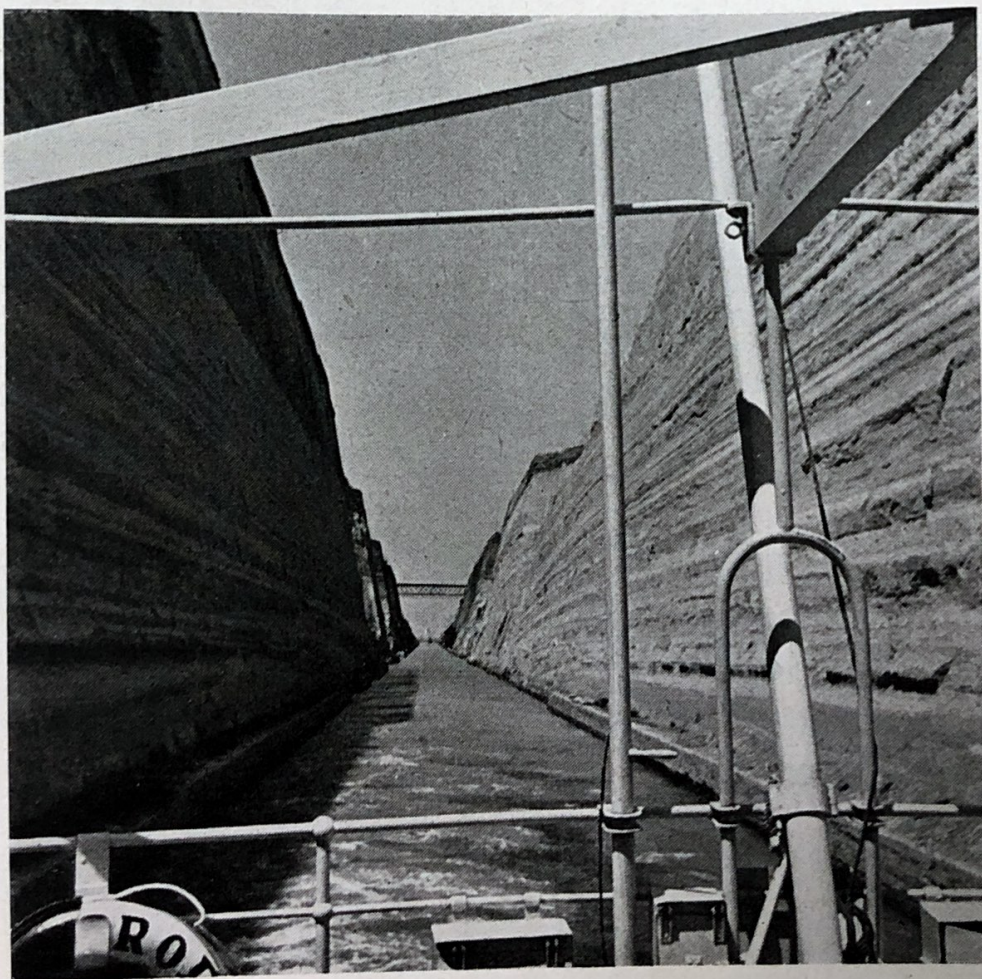
I richiami al buonsenso, l'opera della diplomazia, i moniti severi, l'esempio di ragionevolezza offerto dai popoli balcanici, che hanno pacificamente regolato, mercé l'arbitrato dell'Italia e della Germania, le loro annose vertenze, nonché la più patente ragione giuridica dei limiti assegnati alla neutralità, non sono stati motivi sufficienti a indurre il governo di Metaxas ad un'azione più meditata. La nostra avanzata in Ciamurìa ha messo fine ad una triste sequela di soprusi, di violenze, tanto più incomprensibili e condannabili ove si rifletta che il paese oppressore, la Grecia, già ebbe a soffrire duramente sotto il dominio straniero e lottò per la sua libertà e per la sua indipendenza, avendo in questa lotta l'aiuto dell'Italia, il contributo di valore e di sacrificio di generosi Italiani.

Sin da tempi antichissimi la Ciamurìa fu albanese e tale è rimasta. I Ciami sono di razza illirica; Albanesi, cioè, puro sangue. Essi furono cristiani sin quasi alla fine del secolo decimottavo. Quando il maomettismo riuscì ad insinuarsi nella regione, fra cristiani e maomettani continuò a regnare pace e armonia, perché si doveva tutelare ad un tempo gli interessi nazionali ed opporsi concordemente all'invadenza ellenica.

Il patriottismo dei Ciami è leggendario: le donne di Suli, per non cadere nelle mani dei Turchi e per non rinnegare la fede di Cristo, si toglievano la vita, cantando inni patriottici.

CREPUSCOLO SUL GOLFO DI SALAMINA, NEI PRESSI DEL PIREO. (*Fot. Bricarelli*)

Quel che si afferma del sentimento religioso e del sentimento nazionale deve dirsi degli usi e costumi avìti: le dominazioni straniere non riuscirono mai a sradicarli.

Nel 1913, anno in cui la Ciamurìa dovette subire l'invasione greca, incominciano le vessazioni e gli atti di delinquenza: senza accuse, senza processi, molti Schipetari, perché tali, furono arrestati ed uccisi. I Greci, che pur trascurarono sempre di istituire scuole per il proprio popolo, subito ne aprirono molte in Ciamurìa, imponendo così ai suoi abitanti la conoscenza e l'uso dell'idioma ellenico.

Gli sforzi e le insidie di questa propaganda panellenica dimostrano la sua inanità contro un compatto nucleo nazionale che deriva la sua unità dalle remote radici della storia

IL CANALE DI CORINTO E, IN FONDO, IL PONTE DELLA FERROVIA ATENE-PATRASSO. (*Fot. Bricarelli*)

LE METEORE DI TESSAGLIA. *(Dall'Enciclopedia Italiana)*

PASTORI DELLA TESSAGLIA. *(Dall'Enciclopedia Italiana)*

e dalle secolari consuetudini. E questa unità non fu incrinata neanche dal forzato esodo delle popolazioni, per cui diecimila Ciami furono mandati a vivere in Turchia. Il fraudolento mercato ebbe fine per la protesta di Tirana, appoggiata dall'Italia. Ma se l'infame scambio fu interrotto, non ebbe sosta il tentativo dei Greci di snazionalizzare il Paese.

Le violenze elleniche contro l'Albania meridionale datano da oltre un secolo, da quando cioè la Grecia fu eretta a Stato autonomo, ed infierirono sempre più palesi dal tempo della guerra di Crimea, quando il generale Grivas giunse con i suoi irregolari fino a Metzovo, devastando e saccheggiando il territorio. Respinto in fine dai Toschi, i quali senza distinzione di religione, attaccarono disperatamente gli invasori, il Grivas se ne tornò alla fine in patria battuto, ma carico di bottino.

Atteggiandosi a liberatori degli Schipetari, i Greci, dopo la guerra russo-turca del 1877-78, sbarcarono a Porto Edda (allora Santi Quaranta) alcune migliaia di irregolari, i quali avrebbero dovuto suscitare rivolte nell'Albania meridionale per favorire l'annessione di essa, o almeno quella dell'Epiro, al Regno. L'entusiasmo negativo degli Albanesi per questi liberatori, rivelatisi della stessa risma degli scherani del Grivas, fu tale che, nuovamente, ortodossi e musulmani fecero causa comune e inflissero ai nemici una memoranda sconfitta.

A questo fermo e risoluto atteggiamento degli Albanesi si deve soprattutto se, malgrado che al Congresso di Berlino la Grecia avesse chiesto l'annessione della Tessaglia e dell'Epiro, alla conclusione di lunghe e complicate trattative (il fiume Kalamas, raggiunto dalle nostre truppe nei primissimi giorni dell'odierna avanzata, costituì, al Congresso in parola, il pomo della discordia) non fu concessa al Regno ellenico che una esigua striscia della regione epirota. Ma le aspirazioni elleniche al territorio albanese non vennero meno per questo. Approfittando del fatto che, durante le guerre balcaniche del 1912, l'Albania aveva rotto ogni rapporto col Governo dei Giovani Turchi e proclamato a Valona la propria indipendenza, i Greci invasero il territorio dell'Albania meridionale. Delle atroci violenze greche di allora parlano i resti anneriti di 250 e più villaggi, spietatamente incendiati dagli avversari.

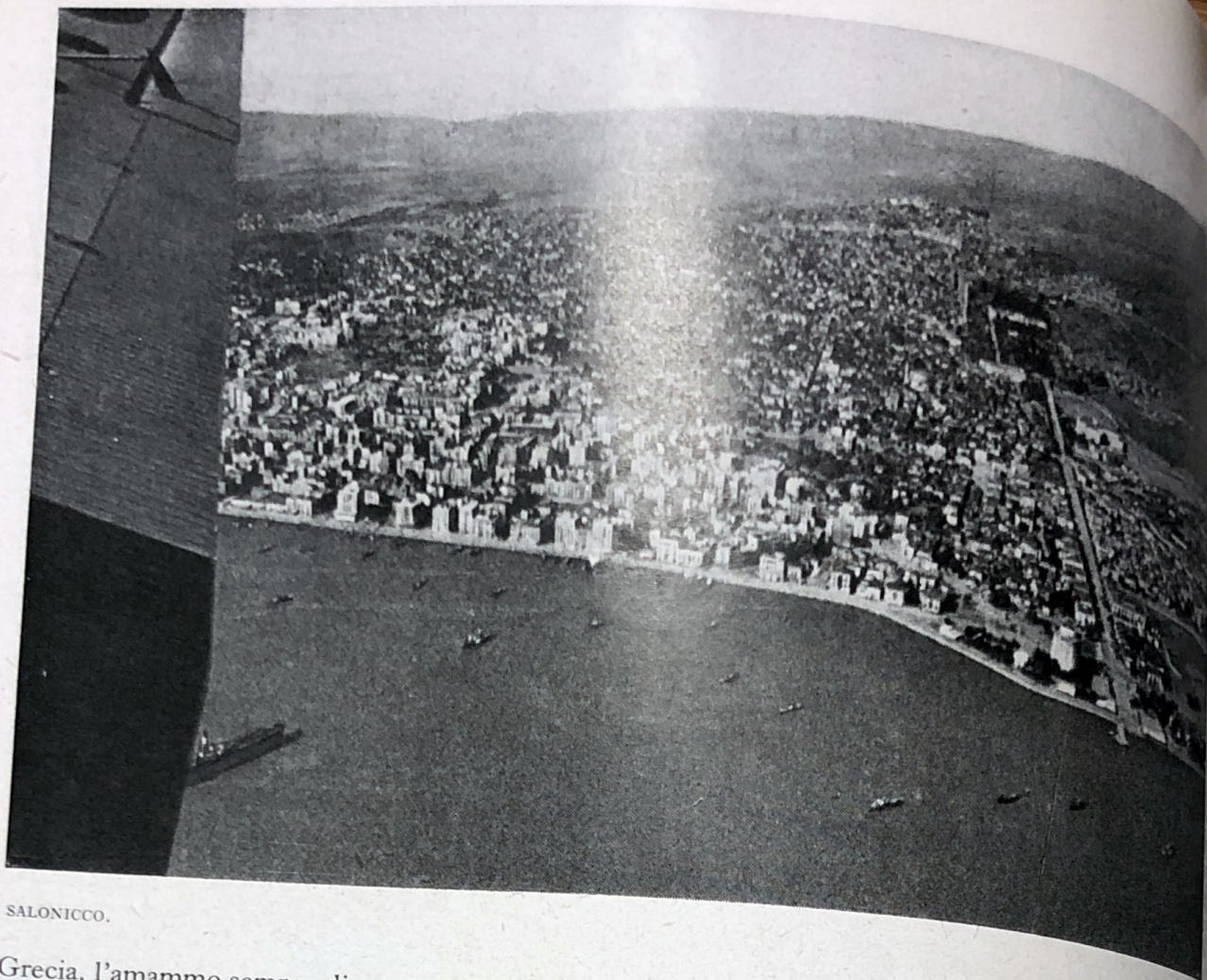
Scoppiata la guerra mondiale, la Grecia si precipita di nuovo in Albania e al momento dei trattati di pace avanza altre pretese. La manovra

è sventata, ma al tavolo della Conferenza gli Albanesi non riescono ad ottenere completa giustizia. Dei metodi immutati della Grecia è riprova la nefanda uccisione del generale Tellini e dei suoi compagni sulla strada di Gianina (1) il 27 agosto del 1923, al momento della delimitazione delle frontiere. La tensione greco-albanese continuò, or più or meno forte, fino alla liberazione dell'Albania da parte delle truppe italiane del 1939, ed è sintomatico che allora, preoccupatissime dell'esperienza del passato, le popolazioni schipetare invocassero dal comando italiano del corpo di spedizione il più sollecito invio di truppe a Corizza (Corcia), dove i Granatieri dovettero essere mandati in volo, e negli altri centri lungo la frontiera meridionale, da Corcia al mare, per timore che, approfittando dell'incertezza del momento, i Greci tentassero un colpo di testa.

IL PORTO DI PATRASSO. (Da « *Orbis Terrarum* »)

NAUPLIA. (Da « *Orbis Terrarum* »)

Abbiamo fugacemente accennato all'eccidio della missione militare italiana nell'agosto del 1923. È bene soffermarci su questo proditorio massacro, compiuto da Greci in territorio greco e causato da due coefficienti ben palesi: la campagna italofoba della stampa greca e l'esacerbato spirito nazionalistico del Venizelismo. L'odioso crimine non fu un atto brutale, improvviso di predoni vaganti, ma l'esecuzione precisa di un meditato proposito di menti scaltrite. Sapevamo da un pezzo che i Greci ci odiavano, ci disprezzavano, e il loro insensato furore non aveva fatto che aumentare. Sempre così divisi e discordi nei propositi e nei giudizi, essi si erano accordati nell'imprecare all'Italia, nel crederla o nel farla credere la causa prima delle loro disfatte. Dopo aver affermato per qualche tempo che l'Intesa aveva provocato la sconfitta dell'esercito ellenico, all'Intesa i Greci sostituirono a poco a poco l'Italia, della quale non avevano ormai più paura, perché aveva abbandonato l'Albania e l'Anatolia e perché, dopo la Guerra mondiale, al tavolo delle spoliazioni era stata trattata dai suoi Alleati come un'intrusa. In ogni festa patriottica, la folla ateniese che sfilava innanzi alle Legazioni acclamando, quando giungeva davanti a quella italiana abbassava le bandiere e fischiava. Gli Italiani erano odiati quanto i Turchi. Questo disprezzo, quest'odio erano frutto d'insania: perché noi, la

(1) Il nome della città epirota, una delle prossime mete dell'avanzata italiana, deriva da Giovanni, perché sorse intorno a un monastero di San Giovanni Battista, fondato sulle rive dell'antico *Pambotis lacus*.

SALONICCO.

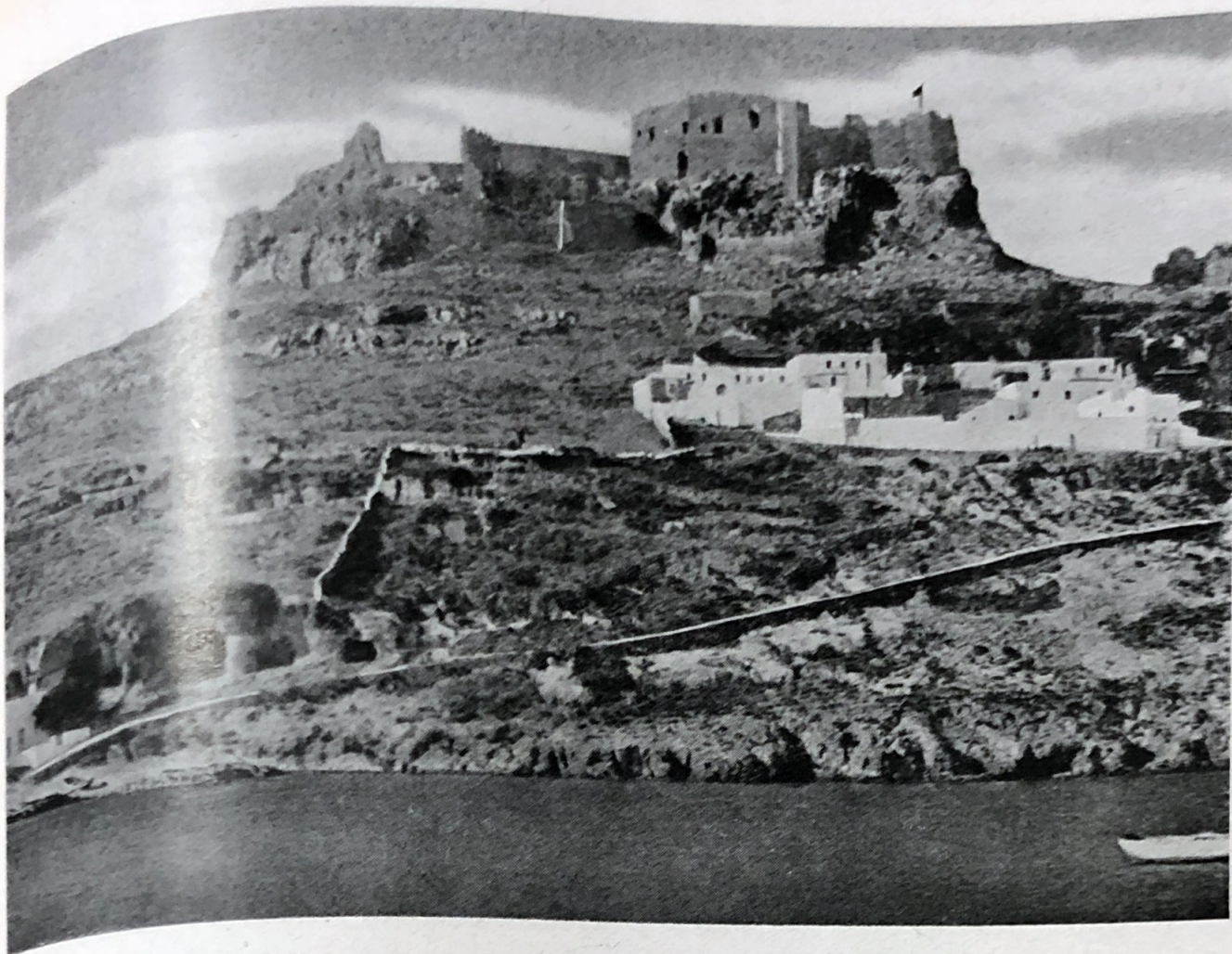
(Fot. F. Perilla)

Grecia, l'amammo sempre di un amore costante, ostinato. Ad essa andarono tutte le nostre simpatie, e non simpatie platoniche soltanto. Combattendo per essa, come per la Polonia, sparsero il loro sangue alcuni tra i nostri uomini migliori. Non si può dimenticare il mal ripagato contributo offerto da nostri valorosi al tempo delle agitazioni candiote. La nostra tradizione classica ci persuadeva a considerarla decaduta ma non degenere, sfortunata ma non colpevole, vinta ma non vile. Da Santorre di Santarosa ad Antonio Fratti, da Ricciotti Garibaldi a Giuseppe Missori, da Giovanni Berchet (ricordate *Il profugo di Parga*) (1) a Felice Cavallotti, c'era tutta una tradizione ellenofila in Italia.

La democrazia aveva sposato la sua causa e sostenuto i suoi diritti: la mattina stessa del giorno in cui doveva morire in duello, il Cavallotti, cantore di Leonida, licenziava un volume, *Italia e Grecia*, in cui erano rac-

CORFÙ,

(Da « Orbis Terrarum »)

(1) Parga è l'infelicissima città albanese della costa epirota che, col più turpe mercato che la storia registri, venne dall'Inghilterra, sotto la cui « protezione » si era fiduciosamente messa, venduta nel 1819 al feroce Alì Pascià di Gianina. Anche Ugo Foscolo, in un coraggiosissimo opuscolo, ebbe a bollare a fuoco le ingiustizie e le nefandezze di cui allora erasi resa colpevole Albione ai danni dei Pargioti.

IL CASTELLO VENEZIANO DI CORFÙ. *(Arch. Fot. della C. T. I.)*

colti i suoi enfatici discorsi in aperta difesa della nazione ellenica.

Occorreva, dunque, che i Greci facessero tutto il possibile e l'impossibile per straniarci senz'altro da loro, per farceli sentire quali realmente sono: un popolo di politicastri subdoli e ostili.

Ma già nel 1923 (è bene ricordarlo alla nuova generazione) Benito Mussolini, asceso al potere da appena un anno, non si limitò a esigere qualche sommaria scusa per l'eccidio della nostra missione militare: sapendo che i Greci sono sempre cattivi pagatori, pretese senz'altro l'immediata e integrale liquidazione del gravissimo affronto. Infischiandosi del parere contrario dell'Inghilterra, che ipocritamente avrebbe voluto limitare la libertà di azione dell'Italia, allo scopo di ingraziarsi la Grecia, non curandosi della Lega delle Nazioni allora in auge, ma per la quale egli aveva già confessato le sue scarse simpatie, il Duce dopo aver preteso scuse e riparazioni amplissime, in seguito a una gretta e inabile risposta del Governo ellenico prese in pegno Corfù, l'italianissima Corfù, nel 1864 regalata da Albione alla Grecia. Il 31 agosto la squadra italiana, al comando dell'ammiraglio Solari, sbarcava il corpo di occupazione.

IL PORTO DI CANDIA. *(Da « Orbis Terrarum »)*

1897: IL BATTAGLIONE GARIBALDINO MEREU ALLA BATTAGLIA DI DOMOKOS (*Disegno di A. Beltrame, da « L'Illustrazione Italiana »*)

Disse allora Mussolini, in una intervista concessa a Ward Price, inviato speciale del *Daily Mail*: « Ho ordinato alla flotta italiana di occupare Corfù *perché conosco i Greci* (1) e se non avessi preso una garanzia per il pagamento delle loro riparazioni, non avrei potuto ottenere nulla da essi ».

Successivamente, il 19 settembre, si ebbe la traslazione delle salme delle vittime di Gianina, e le bandiere dell'esercito ellenico dovettero rendere gli onori al passaggio delle salme del gen. Enrico Tellini e dei suoi compagni. Nella rada di Falero l'atto espiatorio della Grecia assunse particolare solennità col saluto della flotta greca alla squadra italiana.

La propaganda britannica, non avendo niente di meglio da opporre alla fulminea nostra azione in Grecia, ha sparato e spara i grossi calibri « dell'aggressione italiana contro l'antica civiltà ellenica ». Si tratta, è facile arguirlo, di un motivo magnifico, il quale investe tutto il più sacro patrimonio umanistico del mondo e che dovrebbe, per ciò, riempire di sacrosanto orrore le nazioni veramente civili (*alias* democratiche), incitandole a dichiarare la guerra santa contro la barbarie delle Potenze dell'Asse. Ma la tesi della civiltà ellenica in pericolo è sempre stata sbandierata in tutti i momenti di torbidi balcanici dal Governo di Atene ogni qualvolta doveva mettere innanzi pretese assurde ai danni dei propri vicini, Albanesi o Bulgari. La Grecia antica di Omero e di Sofocle, di Platone e di Aristotile nulla ha da vedere non solo con l'attuale vertenza italo-greca, ma nemmeno con la Grecia odierna, prodotto spurio della dominazione bizantina (durata un millennio) e del lungo servaggio sotto i Turchi (per oltre 4 secoli), con questa Grecia cioè di poveri contadini e di poverissimi marinai, componenti un popolo che in Oriente è considerato come il meno dignitoso, il più falso, il più scaltro e il più borioso dei popoli balcanici (1).

La « culla della civiltà », costituita un tempo da molti stati-città in acerba lotta fra loro, venne definitivamente conquistata dai Romani nel 146 a. C. Allora, gli antichi Elleni di razza ariana, la cui splendida stirpe si era affermata non solo

---

(1) Severino Ferrari li chiamava *Grechi*, per distinguerli dai Greci « di una volta, i grandi »!...

(1) Alla « Graeca fides » accennano eloquentemente i proverbi di tutti i popoli in costante contatto con le genti elleniche: « Chi si fida di un Greco non ha il cervello seco », dicevano i nostri vecchi, poiché perfino il vento, perfino il vino di quei paesi tradiscono: « Greco in mare, greco in tavola, greco non aver da far seco ». Un proverbio russo?: « L'ebreo inganna lo zingaro, il greco l'ebreo e il diavolo il greco ». Uno francese?: « Femme grecque, vin grec, vent grec », cose pessime, come s'è visto; ma proprio la vantata galanteria francese doveva darsi la pena di denigrare anche la donna ellenica!

SETTEMBRE 1923: LA BANDIERA ITALIANA SVENTOLA SUL CASTELLO VENEZIANO DI CORFÙ. *(Da « L'Illustrazione Italiana »)*

nella Grecia propriamente detta, ma anche nella Micrasia e nella Magna Grecia, cioè nell'Italia meridionale e nella Sicilia, erano già in gran parte scomparsi, sostituiti rapidamente soprattutto da elementi semitizzati venuti dall'Oriente, da una popolazione, quindi, la quale risulta oggi composta, in complesso, da una secolare mescolanza di Slavi, di Illirici, di Semiti ed altri orientali. Poco o nulla è rimasto degli Ateniesi e degli Spartani dei tempi di Pericle. Scarse le somiglianze somatiche e spirituali, ma forse piuttosto una semplice coincidenza geografica collega il passato al presente (1).

La varietà etnica dello stato greco si è accresciuta particolarmente dopo l'acquisto di nuovi territori. Infatti, Epiro e Macedonia greci, come hanno mal definiti confini topografici, presentano altresì una grande commistione di razze: vi è aumentato il numero degli Albanesi e degli Aromuni (o Valacchi), questi ultimi specialmente nella zona più settentrionale del

---

(1) Quarant'anni or sono. Gabriele d'Annunzio, visitando la Grecia, descrisse con accenti indimenticabili lo spaventoso contrasto fra le grandi memorie del passato e la sozza miseria del presente. Ricordate le « pietre consunte da un traffico immondo », le « mani tese dei mendicanti », il « riso ambiguo dei prosseneti »?

SETTEMBRE 1923: LE SALME DEL GEN. ENRICO TELLINI E DEI SUOI COMPAGNI TRASPORTATE AL PORTO DA SOLDATI GRECI PER ESSERE IMBARCATE SULLE NAVI D'ITALIA. *(Da « L'Illustrazione Italiana »)*

LA TOMBA DI EVRENOS A JENIDJE.

Pindo, sulle pendici dell'Olimpo, presso il bacino di Castoria e tra il lago di Ostrovo e la Campania; vi si noverano poi, oltre a numerosi nuclei minori, tre grandi zone di Turchi sull'altipiano di Ostrovo, tra Vardar, Struma e Mesta; infine, vi sono incluse compatte masse di Bulgari nella Tracia occidentale e una folta popolazione di Slavi macedoni.

La mendace propaganda britannica vocifera anche di « bellezze della cultura greca, fatte segno a determinati attacchi ». Evidentemente Albione non ricorda le invettive di Byron e finge di non aver mai visitato il *British Museum*, giacché i suoi connazionali fecero in Grecia la più grande preda che mai sia avvenuta contro il patrimonio artistico di una nazione. Da veri vandali, essi hanno letteralmente saccheggiato il Paese di tutto ciò che di meglio possedeva della sua magnifica arte del passato. Se i Greci vogliono ammirare i più famosi bassorilievi di Fidia non al Partenone debbono salire, ma andare a Londra, ove li ha fatti trasportare, dal 1802 al 1812, dopo averli strappati alle loro sedi di origine, il mercante baronetto Lord Elgin, pari di Scozia (1). Se i Greci vogliono ispirarsi ai capolavori della loro antica civiltà non Atene devono rivolgersi, ma ai vari musei lo- dinesi e persino alle case private dei pluto- britannici, ove i più bei marmi sottratti al suo ellenico adornano atrii e saloni.

E un'altra cosa gli Inglesi dimenticano, cio- quanto è stato detto o scritto da loro connazio- nali sulla pretesa « civiltà ellenica ». Prendiamo per esempio, i resoconti parlamentari della Ca- mera dei Comuni, seduta del 29 giugno 1914. Parla il colonnello Herbert: « Il villaggio di Kodra è stato usato come *mattatoio umano*. Gruppi di Albanesi vi sono stati trascinati e trucidati. Il massacro avvenuto nella chiesa di Kodra è soltanto uno degli ultimi della serie. Qui i poveri Albanesi furono rinchiusi, e soldati regolari, arrampicatisi sul tetto, tolte alcune tegole, con i fucili di ordinanza (*army rifles*) spararono sulla gente indifesa che si trovava nell'interno del tempio... Vedemmo noi stessi la chiesa, a distanza di due mesi, ancora lorda di sangue, in cui avevano giaciuto circa un centinaio di morti ».

Le cose erano ad un punto tale che lo stesso Ministro degli Esteri, Sir Edward Grey, fu costretto a dichiarare: « Noi non siamo preparati a mandare truppe in Albania, ma non ostacoleremo i provvedimenti che altri vorranno prendere per proprio conto ».

Sempre allo stesso proposito, quando la questione fu discussa alla Camera dei Pari, dichiarava il marchese di Landsdowne: « ...noi dovremmo essere lieti di cooperare con qualsiasi Potenza che desideri agire per far cessare i massacri persistenti in quella disgraziata regione ».

E, a sua volta, Lord Leamington: « Non si possono esagerare le spaventose atrocità che sono state compiute dalle bande greche nel Sud (dell'Albania)... Queste bande sono composte di soldati greci, che indossano le proprie uniformi, dalle quali hanno tolto le indicazioni dei reggimenti, e sono al comando dei propri ufficiali... Un ufficiale della gendarmeria albanese (allora gli ufficiali della gendarmeria albanese erano stranieri) ha dichiarato esser quasi impossibile credere a quanto aveva veduto: strade

LAVANDAIE A KASTORIA.

(1) Nei « Pellegrinaggi del giovane Aroldo », riferendosi alle appropriazioni indebite di Lord Elgin nell'Acropoli, Byron scrive: « Ma chi, fra tutti i predatori di quel tempo, lassù dove stava Pallade esitante ad abbandonare l'ultima reliquia del suo antico regno, chi fu l'ultimo, il peggiore, il più brutale? ». A proposito dell'Elgin, ricorderò che in Francia, mai seconda in abilità nell'appropriarsi i valori altrui (vedere, per credere, al *Louvre*!), esiste una espressiva locuzione « elginer », che vuol dire, appunto, portare all'estero un'opera d'arte.

piene di corpi di donne nude, con i segni della strangolazione, e di corpi di bambini ridotti addirittura a pezzi a colpi di coltello ».

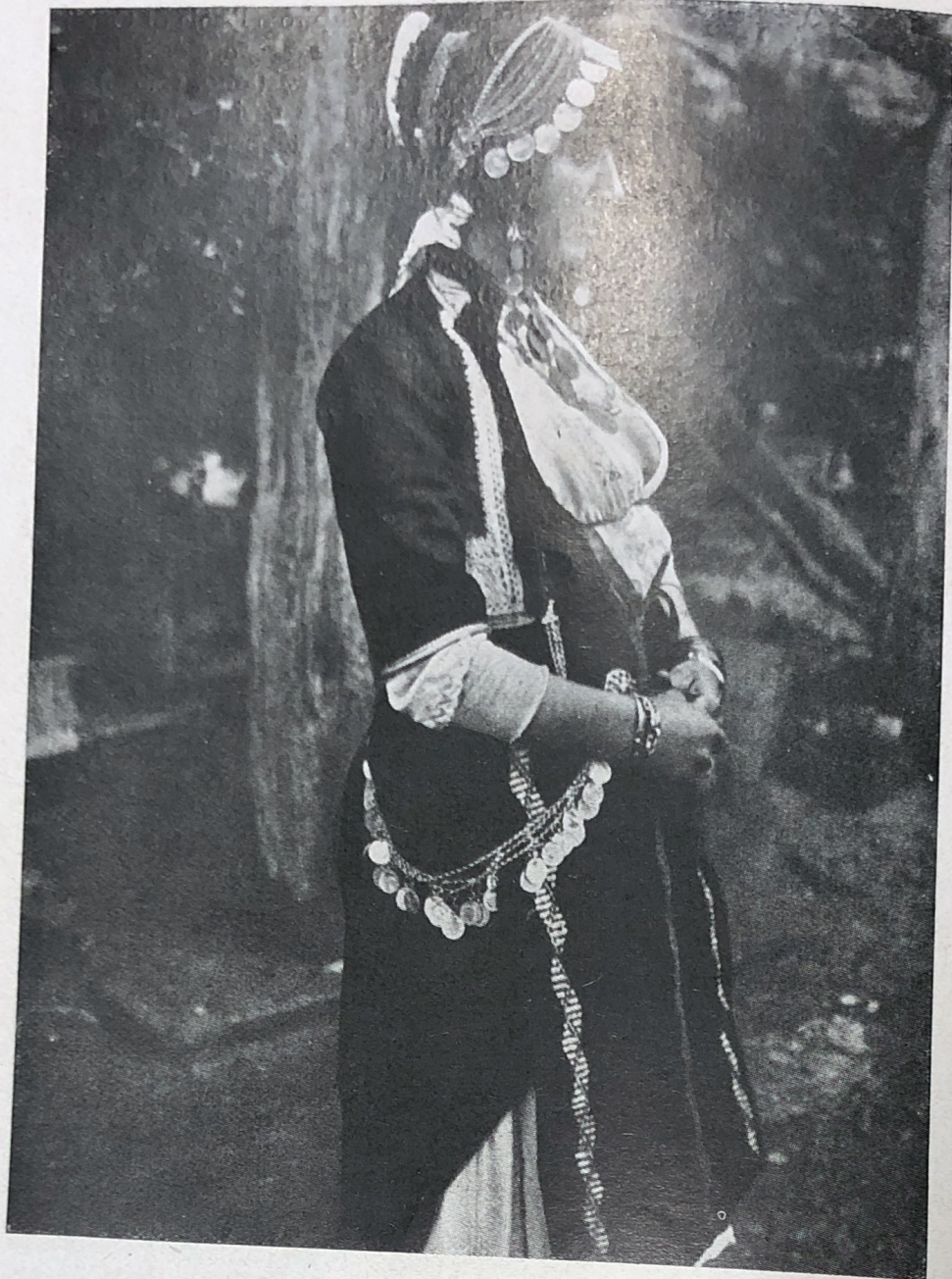
E passiamo a qualche cosa di meno atroce, ma purtuttavia di molto eloquente circa i sistemi seguiti dal Governo greco per annettersi l'Albania meridionale (veramente il suo appetito giungeva sino a... Durazzo!), alla fine della Grande Guerra.

Nel suo libro « Albania-The Rise of a Kingdom » J. Swire dichiara: « I Greci impiegarono ogni possibile artificio per influenzare la pubblica opinione e le decisioni della Conferenza (della Pace) a proprio profitto... Mentre l'Albania si basava sulla giustizia delle proprie richieste, la Grecia perorava la propria causa gettando il discredito sugli Albanesi, magnificando se stessa, inventando o adulterando notizie in varie maniere e identificando abilmente la propria mediocrità presente con la grandezza del passato, ripetendo continuamente i falsi, finché non apparissero verità ».

E altrove, lo stesso Swire scrive: « Un esempio dei metodi usati dai Greci è offerto dall'azione della « Unione Panepirota », che sottopose confidenzialmente un documento stampato alla Conferenza della Pace, chiedendo l'unione dell'Epiro alla Grecia. A questo documento seguivano le firme di 1756 persone, che si affermava dimoranti negli Stati Uniti e native dei distretti di Coriza e Kolonia (Ersek). I nomi, fu poi scoperto, erano o fittizi o falsificati ».

Dalla proclamazione dell'indipendenza (pace d'Adrianopoli, 14 settembre 1829), la superficie dello Stato ellenico è andata continuamente aumentando. Da poco meno di 50.000 kmq. è giunta alla vasta aerea presente - kmq. 130 mila – annettendo le isole Ionie (kmq. 1997) nel 1863; le provincie della Tessaglia e di Arta (chilometri quadrati 15.226) nel 1881; la Macedonia, Monte Athos, l'Epiro e l'isola di Candia (kmq. 50.700) nel 1913; la Tracia occidentale e le isole di Lesbo, Samo e Chio (kmq. 12.650) nel 1923. La superficie attuale è pari a quella della Bulgaria e dell'Albania riunite, per cui nel gruppo degli Stati dell'Intesa Balcanica (Grecia, Iugoslavia, Romania, Turchia) la Grecia rappresenta il 9 per cento dell'estensione territoriale.

L'attuale popolazione assoluta (6 milioni 937 mila abitanti) corrisponde a circa quella dell'Albania e della Bulgaria insieme considerate. Questi 7 milioni circa di abitanti risultano da aumenti territoriali ottenuti con sforzi minimi, grazie a recenti trattati (16 agosto 1920; 24 lu-

FEBBRAIO 1897: A CANDIA L'EQUIPAGGIO DELLA R. NAVE « ETNA » RACCOGLIE E SALVA UN MIGLIAIO DI FUGGIASCHI DI LA CANEA. *(Disegno di A. Beltrame, da « L'Illustrazione Italiana »)*

CONTADINA DI GIDA (PIANA DI SALONICCO).

glio 1923; 27 gennaio 1925; 3 novembre 1928), oltre che dallo scambio attivo di Greci già residenti in Turchia (circa un milione) con i Turchi già residenti in Grecia (circa 350.000).

Atene, la capitale, conta 450 mila abitanti, un milione coi numerosi sobborghi, tra cui il suo antico porto, il Pireo, abitato da ben 250 mila anime.

Al complesso continentale della parte più meridionale della Penisola balcanica si unisce un gran numero di isole, disseminate nello Ionio e nell'Egeo.

Nel quadro del nuovo ordine europeo in cui la Grecia sarà inserita per la costruttiva volontà delle potenze dell'Asse, questa estrema propaggine sud-orientale dell'Europa mediterranea potrà assolvere ad una non trascurabile funzione di mercato di rifornimento e di sbocco di varie materie prime e di alcuni prodotti industriali.

A tacere delle risorse minerarie del Paese, non tutte conosciute e sfruttate (la Grecia non ha carbone e solo poca lignite – 104 mila tonn. nel 1934 –, ma possiede minerali di ferro e ferro manganesifero, piombo argentifero, zinco, rame, magnesio, cromo, nichelio, rocce da smeriglio, marmi pregiati), basta tener conto degli elementi che costituiscono la ricchezza agricola, zootecnica e forestale. Le terre, primitivamente coltivate, rappresentano appena il 18-20 per cento della superficie territoriale e sono in massima parte destinate a colture di cereali. Tra questi il primo posto è tenuto dal grano, il cui raccolto lo scorso anno fu di oltre 10,4 milioni di quintali. Seguono il granoturco con una produzione di quasi 3 milioni di quintali in media, e poi l'orzo e l'avena, rispettivamente con 2,2 e 1,5 milioni di quintali. Tra le colture industriali preminente è quella del tabacco, la cui produzione nel 1938 raggiunse 411 mila quintali e lo scorso anno 550 mila. Promettente è anche la produzione del cotone e dei relativi semi. Tra le colture legnose il primo posto è tenuto dalla viticoltura con una cospicua produzione di uve pregiate, da tavola e da vino (20 mila ettari circa per le prime e 150 mila per le seconde).

Rilevante è la produzione dell'olio di oliva, che nel 1939 raggiunse 1.552.000 quintali: quella degli agrumi e di altre varietà di frutta fresche e secche.

CARRO MACEDONE TRAINATO DA BUFALI.

L'economia agricola del Paese è integrata dal patrimonio zootecnico, che alimenta una varia produzione di lane e di pellami e che in questi ultimi anni era costituito di oltre 363 mila cavalli, 404 mila asini, 184 mila muli, 967 mila bovini, 67 mila bufali, 8 milioni e mezzo di ovini, 5 milioni di caprini, 600 mila suini. Assai sviluppati sono l'apicoltura, l'allevamento dei conigli, quello dei bachi da seta, la cui produzione ha raggiunto lo scorso anno 3,5 milioni di chilogrammi di bozzoli.

Non molto ricca la pesca, che ha come prodotti più notevoli le spugne.

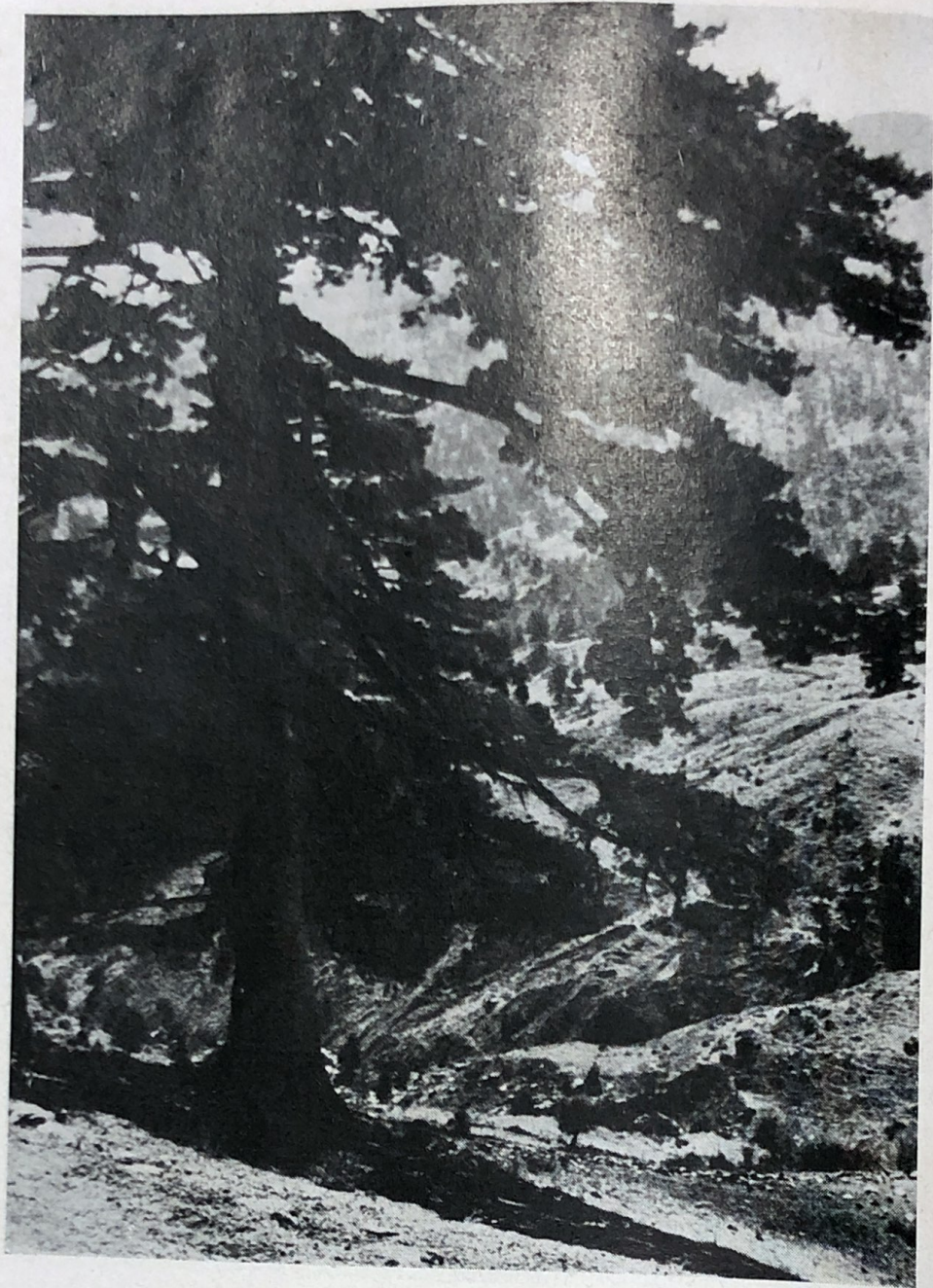
Come abbiamo detto, manca alla Grecia l'elemento base dell'industria, il combustibile; neppure il carbone bianco vi abbonda e, del resto, lo sfruttamento dell'energia idrica dei bacini fluviali è appena all'inizio.

La flotta mercantile greca dispone di 1.889.000 tonnellate di navi da carico: si tratta per lo più di piccole vecchie navi di cabotaggio. Tra i numerosi porti sono di grande importanza commerciale il Pireo e Salonicco. Importante è anche il Canale di Corinto – lungo km. 6,345 e aperto al traffico dal 1893 – che abbrevia notevolmente le distanze tra l'Ionio e l'Egeo.

GIOVANE DONNA VALACCA DELLA REGIONE DEL PINDO.

La rete ferroviaria della Grecia si sviluppa su una lunghezza di 2700 km.

Il conflitto con l'Italia rende ora molto difficile, se non addirittura impossibile, l'approvvigionamento della nazione ellenica. Infatti, durante lo scorso anno la Grecia ha comprato quasi il 36% del suo fabbisogno in Italia e in Germania. La Gran Bretagna fornì appena il 12%, e a questo proposito bisogna considerare che qualsiasi importazione inglese è ormai quasi del tutto impedita dalla vigilanza delle nostre forze navali nel Mediterraneo. Anche gli arrivi dagli Stati Uniti, dall'Argentina, dall'Egitto, dalle Indie Britanniche, che nello scorso anno costituirono complessivamente il 15% degli acquisti all'estero, sono oggi una vana speranza.

LA ROTONDA DI SAN GIORGIO, A SALONICCO.

FORESTE DI PINI NELLA REGIONE DEL PINDO.

È questo un serio guaio per la Grecia, che deve acquistare forti quantitativi di generi alimentari, fra i quali primeggia il frumento, che, nel 1939, nonostante le fortissime limitazioni del consumo imposte alla popolazione (il cui tono di vita, soprattutto di quella rurale, è tra i più bassi in Europa!) (1), implicò una spesa di un miliardo e 169 milioni di dracme.

Due parole sulle forze armate della Grecia, quali possiamo rilevare da recenti articoli del gen. Giuseppe Cattan[eo] del ten. colonn. Ame[deo] Tosti.

Di fronte ad uno [svi]luppo di circa 1180 k[m] di frontiere terrestri (2[..] con la Turchia, 486 c[on] la Bulgaria, 240 con Iugoslavia e 250 con l'A[l]bania) e 4100 di mar[it]time, oltre a 10 mila km di sviluppo costiero de[lle] infinite isole ed isolett[e], in un paese in cui fe[r]mentano talune form[e] d'irredentismo per le isol[e] di Cipro e del Dodeca[]neso e, ancora più note[]voli, talune altre form[e] di separatismo da part[e] degli elementi albanes[i], bulgari, macedoni; co[n] un gettito annuo delle classi di leva aggirantes[i] intorno ai 40-50 mila uo[]mini, l'esercito greco, in tempo di pace, si com[]pone di circa 57 mila uomini, con circa 5500 ufficiali.

Assai più modeste so[]no le forze dell'Aeronau[]tica (500 ufficiali e 1500 uomini di truppa) e quel[]le della Marina (circa 7 mila uomini). Il materia[]le bellico dell'Esercito (armi da fuoco) è, nel complesso, buono; quello aeronautico, in gran par[]te antiquato e piuttosto scadente. Trattasi di 300 areoplani di vecchio mo[]dello, cui però se ne sono aggiunti di recente una sessantina forniti dalla Gran Bretagna.

Negli ultimi tempi, però, la Grecia ha fatto notevoli ordinazioni per forniture speciali, naturalmente in Inghilterra.

Oltre la base aerea di Tatoi, presso Atene, già bombardata dai nostri apparecchi, vi sono ancora quelle di Sedes (presso Salonicco), di Larissa, del Falero e di Suda (Candia).

La Marina greca comprende attualmente: una vecchia corazzata da 12 mila e 500 tonn. (la *Kilkis*); un incrociatore (l'*Averoff*) costruito a Livorno nel 1910; 12 cacciatorpediniere fra le 1000 e le 1500 tonn., di cui 4 soli moderni; 13 torpediniere; 4 posamine; 4 dragamine; 2 mas e 1 nave cisterna.

Alcuni cacciatorpediniere erano in costruzione in Inghilterra, ma è da presumere che essi non

(1) Vi sono, è vero, molti miliardari greci. Rari in patria, più numerosi in Egitto, in India, negli Stati Uniti d'America, essi formano l'anello di congiunzione fra Atene e la plutocrazia internazionale. Da decenni manovrano da lontano, coi loro quattrini, le rivolte, i colpi di Stato, i disordinati movimenti politici che, più d'una volta, sono costati assai cari ai loro protagonisti e al Paese, immiserendolo sempre più.

entreranno mai a far parte della flotta ellenica.

Complessivamente, le forze greche mobilitabili possono ascendere ad un massimo di 500-600 mila uomini.

È un'entità tutt'altro che trascurabile e della quale sarebbe puerile non tenere il dovuto conto. Tuttavia, ricorda giustamente il gen. Cattano, mentre la storia parla di mirabolanti eroismi della Grecia antica, non altrettanto può dirsi della Grecia moderna, sulle cui attitudini guerriere si deve restare alquanto perplessi ove si faccia riferimento agli avvenimenti di quest'ultimo mezzo secolo. Non v'ha dubbio che le due guerre balcaniche prima e la guerra europea dopo, che diede luogo a moti rivoluzionari per i quali l'Esercito si divise in due parti, di cui una fedele al Governo di Atene e l'altra a quello ribelle di Salonicco, immiserirono e sconvolsero il Paese. La campagna di Anatolia, che segnò poi una delle più tragiche disfatte della storia, compì l'opera. Tutti ricordano come, occupata Smirne (che Versaglia aveva loro regalata), i Greci vi si abbandonassero a crudeltà tanto inaudite quanto inutili verso le popolazioni che, sostanzialmente, erano loro favorevoli, diffondendo così odi e rancori nella loro marcia fin sotto le mura di Ankara. Quivi la controffensiva turca inflisse loro una prima dura sconfitta; una seconda durissima disfatta subita per opera di Atatürk (allora Kemal Pascià) e di Ismet Pascià li volse in disordinata fuga verso il porto di Smirne, dove solo una parte dell'esercito potè essere salvata. A tale salvataggio – è bene rammentarlo – concorse il generoso intervento delle navi italiane!

CAVALA: IL QUARTIERE VECCHIO.

Col sogno della ricostruzione del secondo Impero bizantino, che l'allucinata megalomania greca aveva intravisto come premio ai suoi intrighi ed alla sua malafede, crollarono anche il prestigio e la compagine dell'Esercito, che il regime attuale ha tentato invano di risollevare.

Buoni soldati sarebbero gli «Euzones», elementi reclutati sulle montagne e su cui i Greci fanno molto affidamento. Sono effettivamente truppe scelte, che una certa tradizione mantiene vive anche grazie al caratteristico costume (giubbetto, gonnellino, scarpe a punta ritorta con fiocco).

Come dottrina di guerra, l'esercito greco, riorganizzato col concorso di missioni militari francesi e inglesi, risente molto della scuola francese che, fino al crollo della linea Maginot, attribuiva al «fuoco» importanza preminente. In sostanza, quindi, gli Elleni concepirebbero una condotta di guerra stabilizzata e perciò lunga, combattuta mediante schieramenti fortemente appoggiati alle ali. Ma la Grecia dimentica che la guerra di logoramento, speculazione mercantile di chi pretenderebbe vincere senza rischiare la pelle, non attecchisce quando si hanno di fronte

SALONICCO – LA CHIESA DEL PROFETA ELIA.

i soldati di Mussolini. E ciò, nonostante la configurazione geografica che offre alla Grecia una posizione strategica importantissima dal punto di vista aero-navale. Anello immediato di congiunzione tra l'Europa balcanica, l'Asia e l'Africa, verso la quale si protende con la vasta isola di Creta che, separando il Mediterraneo centrale dall'orientale, domina completamente le rotte verso l'Oriente; dotata dalla natura di una stragrande ricchezza di approdi nelle sue molteplici insenature e nelle sue numerose isole, non solo controlla i principali sbocchi dell'Asia Minore, ma anche le provenienze dal Mar Nero.

Al costituirsi della Grecia in entità politica a sé coincide l'inizio della servile soggezione della politica ellenica agli interessi della Gran Bretagna, l'alleanza cioè della dracma con la sterlina. Londra non ha mai mascherato il suo gioco, dichiarandosi ripetutamente – allo scopo di irrobustire la sua posizione strategica nello spazio adiacente al Canale di Suez, cerniera delle comunicazioni imperiali – vigile ma non disinteressata tutrice della indipendenza ellenica, e manovrando volta per volta la Grecia contro la Turchia e la Turchia contro la Grecia, la Grecia contro l'Italia (1) e contro la Germania, e via dicendo.

(1) Il nostro insediamento ai margini del feudo britannico è sempre stato un pruno negli occhi per Albione, tanto che questa giunse al punto di minacciarci la guerra, come afferma Giolitti nelle sue *Memorie*, quando, a titolo di garanzia, occupammo il Dodecanneso.

UN FRANCOBOLLO CHE RIVELA LO SPROPORZIONATO INGRANDIMENTO DELLA GRECIA.

Quando, nel 1827, le forze navali franco-[in]glesi si schierarono a favore della causa gre[ca] l'occupazione delle isole ioniche e di Corfù f[u] il pegno richiesto per questo disinteressato aiu[to]. Più tardi, quando la Russia vinse la Turchia e le impose il Trattato di Santo Stefano, Disraeli mise in moto la flotta per ottenere una revisione di esso e ritornò a Londra dal Congresso di Berlino sventolando trionfalmente la formula di nuovo conio della *Pace con onore*; ma in compenso delle sue perorazioni l'Inghilterra ot-tenne, e tiene ancora, l'isola di Cipro.

Guardiamo alla storia di questi ultimi anni: nel 1935 Atene ripaga premurosamente il suo antico debito di riconoscenza al Governo di Londra sottoscrivendo le sanzioni ed assicurando l'uso dei suoi porti alla flotta inglese, in caso di conflitto con l'Italia; nell'aprile 1939 – all'indomani dell'unione dell'Albania con l'Italia – Chamberlain restituisce la cortesia elargendo una delle fatali garanzie britanniche. Il resto è noto.

Era giusto che toccasse all'Italia di metter ordine in quella parte meridionale della Penisola balcanica che si protende nel Mediterraneo. Ma forse un'altra logica spinge le nostre truppe vittoriose in Grecia: la ferrea logica che porta oggi i piccoli Stati a legarsi alle grandi Nazioni. Una Grecia ristabilita nei suoi veri confini e ricondotta verso quell'Occidente da cui si era allontanata negli oscuri secoli della sua storia potrà infatti trovare, col nostro aiuto, la via per entrare di nuovo nel ciclo della civiltà che in antico unì i due Paesi.

Il popolo ellenico – quello che può vantare uomini come Ypsilanti, Kondurioti, Maurocordato, Kolokotroni, Botzari – potrà così sottrarsi alla propria secolare decadenza e degenerazione. E allora, dopo aver toccato il fondo dell'abisso verso il quale da tempo rovinava, potrà anche riemergere e risorgere, inquadrato nel movimento rivoluzionario che deve dare un nuovo assetto all'Europa.

Ancora una volta la civiltà europea cammina sulle vie consolari di Roma. La Via Appia, la « Regina viarum », scavalca il mare, oltrepassa Durazzo e va oltre Salonicco. Ancora una volta le legioni imperiali si aprono col gladio la strada che, tra le Cicladi e l'Olimpo, conduce alla instaurazione della giustizia.

ICILIO BIANCHI

N. B. – Ved. le cartine della Grecia a pag. 1326 e 1328.

VITA DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA C.T.I.

ALBO D'ONORE DELLA C. T. I.

Soci della Consociazione Turistica Italiana caduti nell'Africa Italiana e nel Mediterraneo, compresi nell'elenco dei Caduti pubblicato dal Quartier Generale delle Forze Armate l'11 ottobre e l'11 novembre 1940-XVIII-XIX.
Ai gloriosi Combattenti e alle loro famiglie va la commossa imperitura gratitudine della Patria.

CADUTI DELLA R. MARINA

De Meo Rodolfo, S. Capo silurista.
Ingrao Giovanni, Ten. di Vascello - Medaglia d'Oro.
Margottini Ing. Carlo, Capitano di Vascello.
Mech Mario, S. Capo R. Nave « Zara ».

CADUTI DELLA R. AERONAUTICA

Borra Sergio, Sergente pilota.
D'Ignazio Domenico, Tenente pilota.
Liverani Telemaco, Maresciallo pilota.
Mazzotti Giuliano, Tenente RN.
Nencini Walter, Maresciallo.
Pozza Ugo, Capitano pilota.
Proner Luigi, Tenente pilota.
Salgarelli Athos, Aviere fotografo.
Sammartano Aldo, Tenente RN.
Urbani Luigi, I Aviere fotografo.

CADUTI DEL R. ESERCITO

Apostoli Manfredo, S. Tenente.
Bonau Mario, Capitano.
Castiglioni Aldo, Geniere.
Chiesa Carlo, Tenente.
Giupponi Costante, Sergente.
Lepreri Corrado, Soldato.
Lombardi Luciano.
Maroni Carlo.
Rallo cav. Bernardo Ugo, Capitano.
Riposio Carlo, Maggiore.

GIUSEPPE GORLA

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

Giuseppe Gorla è l'espressione viva della forte gente lombarda: semplice, buono, geniale, dalla generosa anima rurale – affinata dagli studi severi – ha tratto le basi sicure per una esistenza di pensiero e di lavoro indissociabili.

Nel 1914 era studente del nostro Politecnico, e con quello slancio di prodigo amore per la Patria che è nel suo stile nobilissimo, si offerse come volontario, e fu Ufficiale nel 3° Alpini, Battaglione Fenestrelle. Lo attendevano le montagne formidabili, palestra di ardimenti, baluardo d'Italia.

Alla conquista della Croda Rossa, già sanguinante di due ferite, fu colpito alla bocca da un proiettile dirompente, e straziato, cadde bocconi sulla neve; vi giacque inerte.

In quelle ore supreme di abbandono il suo spirito di fanciullo – e agli amici lo racconta ancora con impressionante commozione – ritrovava in fondo al cuore la diuturna preghiera che aveva appreso dalla Mamma e che riaffiorava in un poetico nirvana, quale inizio di nuova ed eterna vita.

Quella preghiera fu udita, la neve ebbe pietà di quel ragazzo, gli sigillò la piaga, e fu la sua salvezza.

La motivazione della sua Medaglia d'argento dice: « Comandante di un drappello in una ardita operazione di guerra in alta montagna, tre volte ferito, continuava coi gesti a rincorare i soldati. Trasportato al posto di medicazione, si preoccupava soltanto di aver notizia dei suoi uomini, e non potendo pronunziare parola, perché ferito alla bocca, per iscritto ne esaltava la condotta ».

Dopo quattordici doloranti mesi di ospedale, i prodigi della scienza lo ridonarono alla famiglia; Caporetto lo sorprese mentre era ancora in periodo di cura.

E il Mutilato di seconda categoria Giuseppe Gorla volle tornare a combattere; fu in linea con la gloriosa « Legione dei Mutilati ».

Nella vigilia del Fascismo è dei più ardenti e tra i primi all'appello mussoliniano.

Partecipa alla riunione di piazza S. Sepolcro e alla prima battaglia fascista del 15 aprile 1919 in via Mercanti.

Instauratosi il nuovo ordine, troviamo Giuseppe Gorla – che nel 1920 si era laureato al nostro Politecnico – Consigliere dell'Associazione Mu-

tilati e rappresentante dell'Associazione stessa nell'Istituto Mutilati del Viso, segretario del Sindacato Provinciale degli Ingegneri, che indirizza a preziosa collaborazione con gli Enti Pubblici per lo studio dei problemi cittadini, e Presidente della Congregazione di Carità.

Nel 1928 è nominato Vice Podestà di Milano, e vi porta tutto il geniale appassionato fervore dell'opera sua, feconda di provvide iniziative, specie nel campo dell'urbanistica: l'Ufficio Tecnico del Comune vibra sotto la sua guida, e del suo passaggio in quell'alto ufficio lascia orme che ancora oggi sono seguite e ammirate.

Ma soprattutto nel campo squisitamente fascista delle realizzazioni sociali Giuseppe Gorla prova la gioia intensa del lavoro senza tregua. Lasciata la Podesteria, e assunto di nuovo l'ufficio di Consigliere delegato nell'Istituto Case Popolari di Milano, ne ha la Vice Presidenza, e si prodiga nella risoluzione del problema delle case per i non abbienti, che il Duce ha posto all'ordine del giorno della Nazione.

In pochi anni si costruiscono decine di migliaia di abitazioni e l'Istituto raggiunge uno sviluppo imponente. Gorla, con perizia di tecnico e passione di amministratore, affronta il problema non solo quantitativamente, ma anche nel suo significato umano più alto, quello cioè di offrire al popolo ricoveri che abbiano luce, tepore, decoro di case accoglienti.

In tutti gli uffici pubblici che gli furono affidati Giuseppe Gorla, che fu anche Segretario amministrativo del glorioso Fascio Primogenito, esprime il purissimo giovanile fervore della sua volontà e del suo ingegno.

Vice Presidente – assieme all'ing. Mario Bertarelli – della Consociazione Turistica Italiana, si dedica, con l'entusiasmo che gli è proprio, alle cure di questo Ente benemerito, così caro agli Italiani.

Dal 1931 è rappresentante del Comune di Milano nella Amministrazione della Cassa di Risparmio delle Provincie Lombarde e Membro del Comitato Esecutivo; al servizio dell'antico Istituto pone la sua perizia ed esperienza, occupandosi delle costruzioni e soprattutto dei lavori del nuovo grandioso palazzo. Presidente di quel Dopolavoro, ne vigila con illuminata premura l'attività, da lui intesa soprattutto come mezzo di coesione spirituale e di elevazione morale e intellettuale dell'impiegato.

Il valentissimo amministratore della Cassa lombarda è pure consigliere dell'Istituto dei Rachitici e della Casa Umberto I per Veterani in Turate, e dal 1938 fa parte del Comitato Esecutivo della Federazione Fascista delle Casse di Risparmio.

Tre anni fa, nominato Segretario del Sindacato Nazionale degli Ingegneri, entrò a rappresentare la categoria nella Camera dei Fasci e delle Corporazioni.

Oggi il Duce, con quella conoscenza degli uomini che è in Lui percezione istintiva e geniale, lo chiama al Governo.

Quanti vogliono bene a Giuseppe Gorla – e sono innumerevoli – ne gioiscono come di un premio meritato, di un giusto destino.

Questo riconoscimento altissimo, in un'ora solenne per il nostro Paese e onusta di storici eventi per tutto il mondo, conferma ancora una volta nei nostri cuori l'infallibile intuizione, la superiore saggezza dell'Uomo che ci governa per volontà della Provvidenza.

GIUSEPPE DE CAPITANI D'ARZAGO

Avete rinnovato l'associazione alla C. T. I. e l'abbonamento a "Le Vie d'Italia?"

Un'ultima proroga per la scelta del premio.

Il programma del Sodalizio per il 1941 è stato reso noto, in ogni suo particolare, nei fascicoli di ottobre e novembre di questa Rivista. Non possiamo credere che gli Abbonati e i Lettori abbiano trascurato di leggerlo attentamente e siamo anzi persuasi che essi ne hanno rilevato la grande importanza, soprattutto per la ricchezza – qualitativa e quantitativa – dei doni offerti. Comunque, il modulo di conto corrente postale inserito nel presente fascicolo annunzia una nuova concessione ai Soci – e sono fortunatamente una minoranza – che per l'invio della quota 1941 hanno lasciato scadere il termine statutario del 15 novembre ed avrebbero, quindi, perduto il diritto del « premio a scelta ».

Sperando che i ritardatari tengano conto di questa nuova agevolazione, torniamo ad avvertirli che, se invieranno la quota per il 1940 entro il termine (questa volta improrogabile!) del 31 dicembre, avranno diritto, oltre al cospicuo dono riserbato a tutti indistintamente i Soci (Annuali e Vitalizi), cioè il volume « Roma-Parte I » della collezione *Attraverso l'Italia*, anche ad un secondo premio a scelta fra i 25 di cui pubblichiamo ancora una volta l'elenco:

Carte:

Premio N. 1 – Fogli 3, 6, 9, 12-14 della *Carta d'Italia* al 200.000.

Premio N. 2 – Fogli 1, 4, 7, 10 della *Carta d'Italia* al 200.000.

Premio N. 3 – Fogli 2, 5, 8, 11 della *Carta d'Italia* al 200.000.

Premio N. 4 – *Carta del Mediterraneo* al 3.000.000 (formato cm. 100 × 140).

Premio N. 5 – *Carta « Dal Mare del Nord al Mediterraneo »* al 1.500.000 (cmc. 100 × 140).
Premio N. 6 – *Carta dell'Europa Settentrionale* al 3.000.000 (formato cm. 100 × 140).
Premio N. 7 – *Carta della Tunisia* al 500.000 (formato cm. 100 × 140. È in preparazione e la sua spedizione potrà aver inizio alle fine del corrente mese).
Premio N. 8 – *Planisfero politico* al 25.000.000 (formato cm. 135 × 80).
Premio N. 9 – *Carta dell'Africa* all'8.000.000 (formato cm. 100 × 110).

Guida dei campi di battaglia:

Premio N. 10 – Vol. V: *Il Piave e il Montello.*
Vol. VI: *I Soldati italiani in Francia.*
Premio N. 11 – Introduzione: *La nostra Guerra.*
Vol. IV: *Il Medio e il Basso Isonzo.*
Premio N. 12 – Vol. I: *Il Trentino, il Pasubio, gli Altipiani.*
Vol. II: *Il Monte Grappa.*
Premio N. 13 – Vol. III: *Il Cadore, la Carnia, l'Alto Isonzo.*

Guida breve d'Italia:

Premio N. 14 – Vol. I: *Italia Settentrionale.*
Premio N. 15 – Vol. II: *Roma e l'Italia Centrale.*
Premio N. 16 – Vol III: *Italia Meridionale e Insulare – Libia*

Attraverso l'Italia:

Premio N. 17 – *Piemonte.*
Premio N. 18 – *Lombardia I (Provincie di Milano, Como, Pavia, Varese).*
Premio N. 19 – *Lombardia II (Provincie di Bergamo, Brescia, Cremona, Mantova, Sondrio).*
Premio N. 20 – *Sicilia.*
Premio N. 21 – *Toscana I (Provincie di Firenze e Pistoia).*
Premio N. 22 – *Toscana II (Provincie di Arezzo, Apuania, Grosseto, Livorno, Lucca, Pisa, Siena).*
Premio N. 23 – *Campania.*
Premio N. 24 – *Puglia, Lucania, Calabria.*
Premio N. 25 – *Annuario* 1938-XVI (tiratura supplem. aggiornata al luglio 1940-XVIII).

Naturalmente, il diritto al «premio a scelta» hanno i Soci di nuova iscrizione, i Vitalizi a quota 350 e quelli che hanno integrato la vecchia quota elevandola a questa cifra. Gli altri potranno riceverlo versando L. 10. Scelto un premio, i Soci possono acquistare anche gli altri, pure al prezzo minimo di L. 10 ciascuno.

Inviando la quota per il 1941 (L. 22,70; Estero L. 32,70), sarà bene che i Soci uniscano il prezzo di abbonamento a « Le Vie d'Italia », che per il prossimo anno rimane invariato in L. 23 (Estero L. 41), qualora, beninteso, l'invio ci venga fatto entro il 31 dicembre p. v. poiché, dopo tale data, esso aumenta a L. 26 (Estero L. 46).

Da considerare che gli abbonati alla Rivista ufficiale della C.T.I. avranno il vantaggio di essere fra i primi a ricevere la stupenda monografia illustrata « Roma-Parte I ».

Ricordiamo inoltre che al volume « Roma-Parte I » ne seguirà un altro, « Roma-Parte II », già in corso di edizione e destinato in dono ai Soci del 1942. Andando però incontro al giusto desiderio di quei Soci che desiderassero venir sollecitamente in possesso dell'opera completa, la C.T.I. si è messa in grado di poter distribuire nel 1941 anche questo secondo volume. Infatti, esso verrà spedito, tenendo conto dell'ordine di versamento delle quote, a tutti i Soci annuali che alla quota del 1941 aggiungeranno fin d'ora quella relativa al 1942 (L. 22,70; Estero L. 32,70) e a tutti quei Vitalizi che si atterranno alle disposizioni contenute in apposita circolare.

Inviateci, dunque, oggi stesso, a mezzo dell'unito modulo di conto corrente postale, l'importo della quota e dell'abbonamento a «Le Vie d'Italia». Fatelo oggi, per non essere facili vittime di un'involontaria dimenticanza.

I 25 « premi a scelta » del 1941 sono tutti pronti per essere spediti ai Soci all'atto in cui rinnoveranno l'associazione. La scelta del premio deve esserci comunicata con lo stesso documento che serve a trasmettere la quota: il Socio potrà limitarsi ad aggiungere le seguenti parole: « PREMIO N... ». Ai Soci che non preciseranno il premio prescelto, invieremo i fogli 3, 6, 9 e 12-14 della « Carta d'Italia al 200.000 ».

Ai Soci annuali che pagano anticipatamente anche la quota del 1942 verrà spedito, in maggio 1941, il volume *Roma II*. I « premi a scelta » del 1942 saranno pronti, invece, solamente nell'ottobre 1941 e la scelta dovrà esserci comunicata fra l'ottobre e il dicembre, dopo cioè che sarà stato pubblicato il programma per il 1942.

I Soci che verseranno la quota entro il 31 dicembre p. v., oltre alla pubblicazione in dono e al « premio a scelta », avranno parimenti diritto di acquistare una copia – ma non più di una – di ciascuno degli altri 24 premi, versando, contemporaneamente alla quota 1941, L. 10 per ciascun premio in più richiesto. (Per l'Estero aggiungere l'importo delle spese di spedizione: L. 2 in più per ognuno dei premi dal n. 1 al n. 16; L. 6,50 per ogni premio dal n. 17 al n. 25).

Il Socio annuale che desidera ricevere entro il 1941 oltre alla monografia *Roma I* anche la monografia *Roma II* (dono per il 1942) deve versare entro il 31 dicembre p. v. le quote sociali del 1941 e del 1942: L. 45,40 (Estero L. 65,40). Se intende rinnovare anche l'abbonamento a « Le Vie d'Italia » per il biennio 1941-1942 verserà L. 91,40 (Estero L. 147,40). Se preferisce l'invio dei doni 1941 e 1942 in piego raccomandato invierà in più L. 6,— (Estero L. 12,—).

Per mettersi in regola con la quota sociale per il 1941 il Socio annuale deve versare, entro il 31 dicembre p. v., L. 22,70 (Estero L. 32,70); se desidera rinnovare anche l'abbonamento alla Rivista « Le Vie d'Italia », L. 45,70 (Estero L. 73,70); per l'invio raccomandato delle pubblicazioni in dono aggiunga L. 3 (Estero L. 6).

Il volume *Roma I* sarà distribuito, in ragione di circa 8000 esemplari al giorno, fra il 15 gennaio e il 30 aprile 1941. *Gli abbonati a « Le Vie d'Italia » avranno la precedenza nell'ordine di spedizione.*

Ai nostri propagandisti.

Ricordiamo a tutti i nostri Propagandisti ed anche ai vecchi e nuovi Amici del Sodalizio che il 31 dicembre corrente si chiude improrogabilmente il « Concorso a Premi 1939-40 », indetto con decorrenza dal 1° aprile 1939. Vi è dunque ancora un mese di tempo per procurare nuovi Soci ed acquistarsi nuove benemerenze. Quei propagandisti i quali hanno raggiunto un numero di « punti » che si avvicina a 75 – limite minimo per poter aspirare ad uno dei cospicui premi di tipo B – ne traggano sprone per intensificare la loro azione in questi ultimi giorni, in modo da raggiungere e superare il limite suddetto.

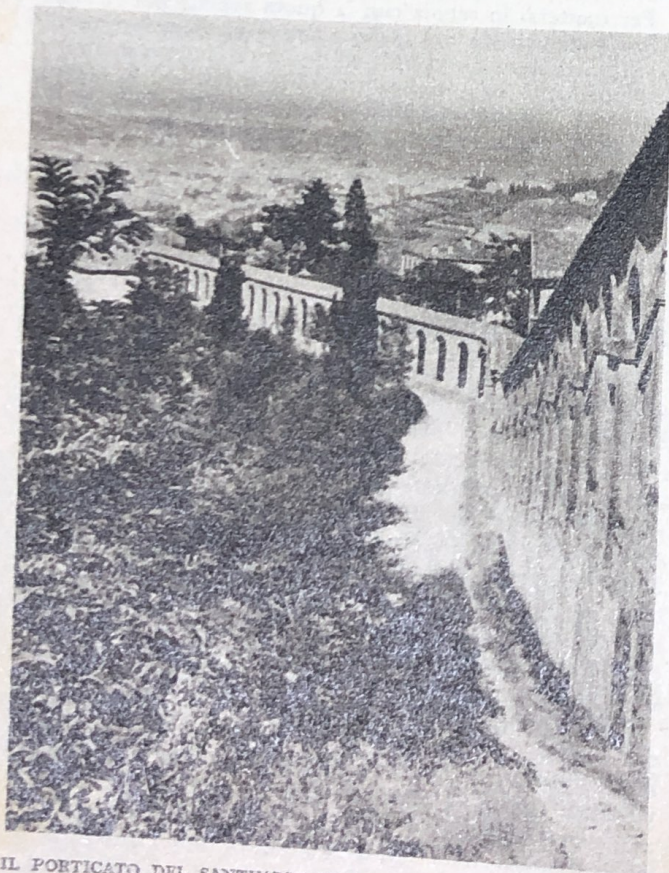
Col 1° gennaio p. v. verrà riaperta la « Campagna del mezzo milione ». A renderla feconda, i nostri Amici potranno valersi efficacemente del magnifico volume « *Roma-Parte I* », d'imminente pubblicazione nella serie « Attraverso l'Italia. Per le norme a cui la Campagna s'ispira richiedere alla Direzione il programma, anche mediante semplice biglietto da visita con le iniziali « *c. m. m.* ».

TURISMO

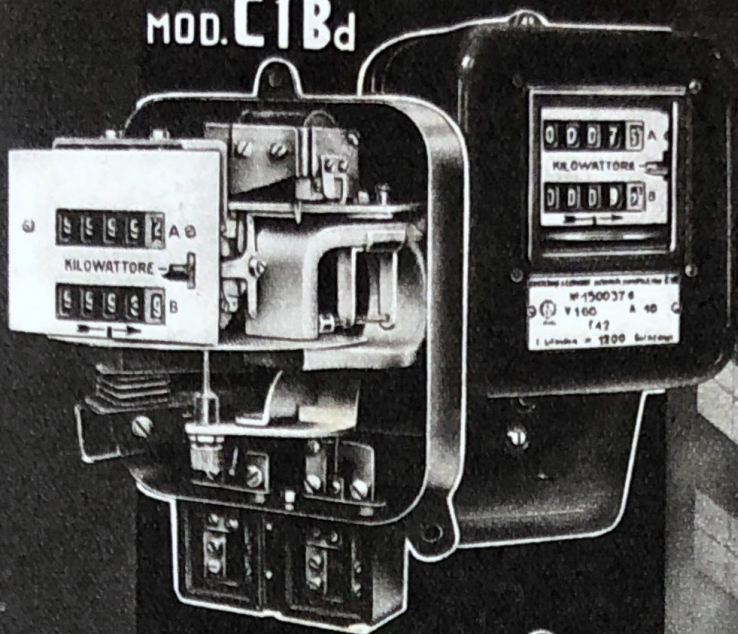
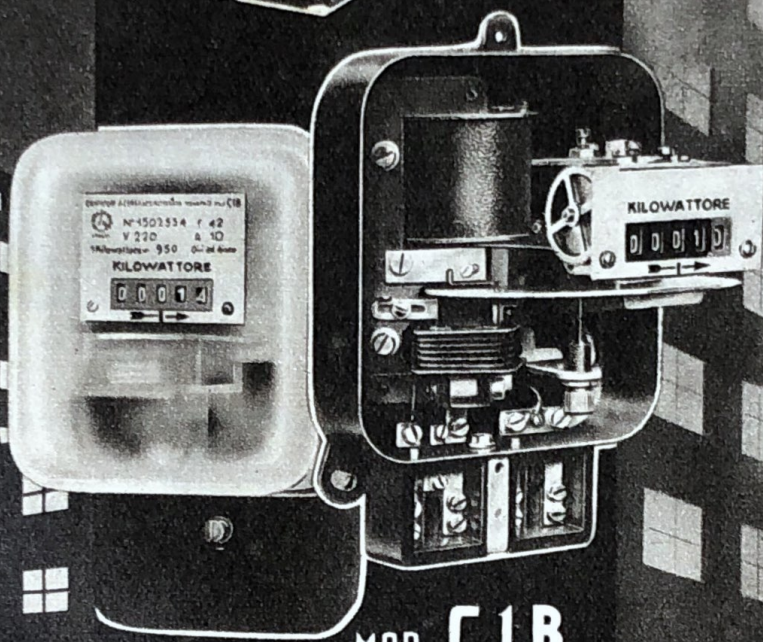
Il centenario del più lungo porticato del mondo.

Seicentosessantasei archi lanciati senza alcuna interruzione su di un tratto collinoso di quasi tre chilometri e mezzo, ecco il porticato più lungo d'Italia e senza dubbio del mondo. La monumentale costruzione unisce il centro urbano di Bologna al Santuario della Madonna di San Luca, che sorge su di una montagnetta vicina, mèta di pellegrini devoti e di forestieri amanti dell'arte e della bellezza paesistica, che è possibile gustare e dominare di quassù in modo eccezionale. Da secoli l'immagine sacra e miracolosa è ospite del verdeggiante colle, ma solo da duecento anni il lunghissimo porticato, snodantesi a serpentina, appaga la curiosità dei turisti e l'ansia dei credenti. Infatti, gli ultimi lavori furono portati a buon fine, dopo molte soste e peripezie, al termine del 1740. Da quell'anno i Bolognesi poterono salire alla loro Madonnina col massimo comodo e con minima fatica.

Prima di allora bisognava percorrere un viottolo sassoso, che era stato col tempo allargato e reso meno disagevole, mentre qualche signorotto vi aveva innalzato qua e là ombrosi tabernacoli, ricordanti i misteri del Rosario e che servivano alle soste degli affaticati visitatori. Ad ogni modo, la stradicciola era sempre alquanto disagevole e rendeva impossibile la salita a non poca gente, specialmente durante l'inverno. Per eliminare questo serio inconveniente

LE CONTINUE GRADINATE DEL PORTICATO DEL SANTUARIO DI SAN LUCA.
(*Fot. Marchesini*)

IL PORTICATO DEL SANTUARIO DI SAN LUCA SI SNODA LUNGO LA COLLINA IN CURVE SERPENTINE.
(*Fot. Marchesini*)

le autorità cittadine ebbero un'idea luminosa: fabbricare un lunghissimo portico, il quale, partendo dalle mura di Bologna, giungesse fino al santuario e riuscisse agevole ai petroniani, che amano la vita comoda e pacifica. La proposta fu senz'altro approvata dai maggiorenti, e subito fu studiato il progetto costruttivo. Ma, purtroppo, l'entusiasmo degli ideatori sbollì quando si vide che per realizzarlo si trattava di spendere 300.000 scudi romani, cifra, allora, pressoché astronomica.

L'audace disegno passò, quindi, agli archivi; ma il desiderio dei Bolognesi non si spense, e quando, pochi anni dopo, un umile sacerdote, certo canonico Lodovico Zenerolli, ventilò nuovamente l'idea di erigere il porticato, il popolo si accese tutto di ardente simpatia per l'attivo prelato, il quale, raccogliendo le firme dei molti consenzienti, presentò una calda petizione al Governatore della città. La pressione popolare fu talmente energica che il Senato diede senz'altro il permesso di iniziare i lavori. Furono, quindi, abbattute alcune casupole che lungo il tragitto ostacolavano lo sviluppo della costruzione, e nel 1674 vennero gettate le fondamenta del monumentale portico, ideato a pilastri binati e, per maggior saldezza, congiunti con un muro lungo tutta l'ascesa. Nello spazio di appena due anni si compirono i trecento archi, unenti il nucleo cittadino ai primi contrafforti della collina. La popola-

C.G.S. ISTRUMENTI DI MISURA S.A.
MONZA VIA MARSALA 16

zione aveva risposto generosamente al fervido appello del pio sacerdote con offerte assai cospicue. Basti dire che per questo solo tratto s'era spesa la somma di 90.900 scudi romani.

Rimaneva da costruire il resto, cioè la parte più difficoltosa. Vi fu una lunga pausa, anche perché si voleva prima accumulare un discreto capitale d'inizio; ma finalmente la gigantesca costruzione potè essere ripresa. Questa volta, però, il lavoro procedeva lento, dovendosi fabbricare il maestoso arco del Meloncello, a confine tra la pianura e la zona montagnosa; poi occorreva superare le molte difficoltà naturali opposte dall'erto colle. L'entusiasmo dei Bolognesi non si raffreddò durante questo secondo periodo, e tutti concorsero perché l'opera colossale

LUNGO IL PORTICATO DI SAN LUCA: LA VENDITRICE DI RICORDI SI RIPOSA. *(Fot. Marchesini)*

avesse termine nel più breve tempo possibile. I ricchi donarono somme notevoli e qualcuno cedette al santuario, per più anni, l'intero introito dei raccolti agricoli dei propri campi. Il popolo collaborò anch'esso come meglio potè, prestando gratuitamente la propria mano d'opera, mentre i Comuni della campagna circostante inviarono centinaia di carri di mattoni, sabbia e legname. Anche le corporazioni artigiane contribuirono alla realizzazione dell'eccezionale opera, e fra gli altri non vollero mancare nemmeno gli scomunicati comici, che più volte, come attestano ancora le lapidi apposte lungo il porticato, concessero all'amministrazione di San Luca l'incasso delle loro più brillanti beneficiate. Si raccolsero, così, 170.300 scudi romani, somma interamente spesa per compiere il secondo tratto. In tal modo, due secoli or sono la monumentale costruzione, unica al mondo, potè essere solennemente inaugurata fra lo stupore dei forestieri ed il legittimo orgoglio dei bolognesi.

CESARE G. MARCHESINI

IL SANTUARIO DI S. LUCA. *(Fot. Marchesini)*

Importanti scavi e restauri a Lomello.

I lavori che fervono da qualche tempo, per ordine del Ministero dell'Educazione Nazionale, attorno alla chiesa di Santa Maria Maggiore di Lomello (Pavia) hanno dato risultati che porteranno un notevole contributo alla conoscenza di uno dei periodi più oscuri dell'architettura preromanica. Il Battistero presso la Chiesa, finora mal conosciuto, è apparso in tutta la sua singolare bellezza dopo gli scavi diretti dalla Soprintendenza, i quali hanno posto in luce, fra l'altro, il fonte battesimale, composto di una vasca esagona dalle pareti dipinte, e tracce di decorazioni parietali che attestano l'appartenenza del monumento al secolo VIII.

L'originale struttura architettonica nel suo insieme è relativamente ben conservata. I lavori di scavo continuano a mettere in evidenza le stupende proporzioni dell'edificio, che era interrato per oltre due metri, e di pari passo avanzano i restauri.

L'osservatorio astronomico di Monteporzio.

Nello scorso numero abbiamo dato notizia del grande osservatorio astronomico che sta sorgendo ad Asiago, affermando che esso sarà uno dei più grandi sinora fondati in Europa. Ma successivamente abbiamo appreso che a Monteporzio, in uno dei più ridenti luoghi dei Castelli romani, si sta edificando il più grande Osservatorio astronomico del mondo, che sarà dotato di apparecchi modernissimi e attrarrà gli studiosi di ogni Paese.

La mole dei lavori è imponente. L'opera, voluta dal Duce, avrà il suo ingresso principale fra due gran-

di bastioni. Al centro delle mura, in stile romano, un'ampia scalinata condurrà alle sedi dei vari servizi.

Per il grande equatoriale si sta preparando una rotonda che occuperà un'area di molti metri quadrati. È uno strumento che per le proporzioni non ha forse l'eguale negli altri Osservatori europei. Ai due lati si aprono due ali di fabbricati, che serviranno per le riunioni e per le conferenze, mentre altre vastissime sale accoglieranno la biblioteca. Un fabbricato razionale di sessanta stanze sarà destinato ad albergo per il soggiorno degli scienziati italiani e stranieri. Squadre di operai lavorano già alla costruzione di questo « villaggio del cielo e degli astri ».

La Mostra nazionale dei cimeli verdiani a Parma.

Ad iniziativa dell'Ente Provinciale per il Turismo di Parma, che ne ha affidata l'attuazione alla Pro-Parma, avrà luogo dal 28 gennaio al 25 febbraio 1941-XIX una Mostra Nazionale dei Cimeli Verdiani, per commemorare degnamente il quarantennio della morte del sommo Maestro.

Durante la Mostra si svolgerà una importantissima stagione lirica di opere verdiane al Teatro Regio e avranno luogo quattro concerti sinfonico-vocali nel Teatro stesso e nel R. Conservatorio di Musica.

La grandiosa Chiesa dell'E. 42.

Da Roma già si scorge all'orizzonte la quadrata mole del Palazzo della Civiltà e vicino ad esso la poderosa costruzione della Chiesa dei Santi Apostoli Pietro e Paolo.

La Chiesa ha sagoma e proporzioni veramente romane; la cupola, che sarà seconda soltanto a quella di S. Pietro, abbraccia un circuito capace di contenere il Pantheon. Misura, infatti, m. 31,50 di diametro ed è alta m. 63. Essa poggia su una massa fortemente sagomata a croce greca, con enormi dadi e grandissime cavità squadrate a portali.

La nuova Stazione Ostiense è entrata in funzione.

In questi giorni si è iniziato il servizio ferroviario nella nuova Stazione Ostiense a Roma, che sorge in fondo al Viale Hitler e che, come è noto, è la stazione sussidiaria di Roma Termini. A sfondo della monumentale costruzione sta porta S. Paolo, a destra si aprono le grandi vie della Roma mussoliniana, mentre al centro una grande esedra di pini inizia il piazzale. Il complesso della nuova Stazione Ostiense ha grandiose proporzioni: il fabbricato per viaggiatori misura m. 140 per 30 e sul fronte si apre una galleria di 115 metri. L'interno ha un vasto piazzale con 20 binari per treni viaggiatori.

A Roma si restaura il palazzo del Governo Vecchio.

Sono stati iniziati i restauri del quattrocentesco palazzo del Governo Vecchio a Roma. Si tratta, per ora, di riaprire i loggiati del cortile maggiore, ma in seguito tutto il Palazzo riassumerà il suo maestoso aspetto, ed a lavoro ultimato, si potrà ammirare in esso una delle più belle costruzioni medioevali.

Il palazzo fu fatto costruire dal Cardinale roma-

gnolo Nardini nel 1475; passò poi in proprietà del Cardinale spagnolo Joan Moles de Margherita e successivamente del francese Jean d'Armagnac, del cardinale Orsini e più tardi di Francesco Cybo.

Nella seconda metà del sec. XVI abitò il palazzo il futuro Papa Giulio III e poi altri cardinali, finché, nel 1624, fu ceduto in affitto al Governo di Roma.

IL RESTAURO DELLA ROCCAFORTE DI MONTALCINO

I lavori, continuati per circa due anni, hanno ridonato l'antico splendore alla Roccaforte di Montalcino (Siena), che i guasti e i danneggiamenti subiti nel volgere dei secoli facevano apparire come un ammasso di ruderi diroccati. Questa famosa fortezza – costruita intorno al 1360 da Mino Foresi e Domenico di Feo, e costituita da una massiccia costruzione di mura che racchiudono un'ampia area rettangolare, cui sovrastano un maschio e tre torri merlate di una armonica linea architettonica – è stata teatro di aspre lotte nell'oscuro medioevo. Con il controllo della Sovrintendenza di Siena il ripristino, e quindi la valorizzazione storica e anche pratica del monumento, è un fatto compiuto.

Ritrovamenti romani nella Valle Veddasca.

Nel numero scorso de « Le Vie d'Italia » abbiamo dato notizia della costruzione in corso di una strada di accesso al Lago Delio (Comune di Maccagno), in continuazione della Campagnano-Musignano recentemente costruita.

Proprio su questo prolungamento di strada, qualche settimana fa, ad un centinaio di metri dalle prime case di Musignano, in località « Canicc », apparve in luce un otre di terra cotta contenente alcune monete antiche. Il vano che lo custodiva non era altro che una tomba romana del tipo crematorio. Altre tre tombe dello stesso tipo apparvero a pochi passi di distanza, con dentro monete e lame arrugginite. Una più vasta tomba a inumazione era stata scoperta in altri tempi presso le case del paese.

Le monete ritrovate recano impressi austeri volti d'Imperatori e visi leggiadri di donne in rilievo sui dischi di bronzo e di altri metalli variamente commisti, con date comprese fra Alessandro Severo (222-235 d. C.), Costante II (337-361 d. C.), Gallieno, Costantino ed altri Imperatori romani della decadenza. Fra le donne, la cui effigie appare in alcune monete, sono riconoscibili la madre di Alessandro Severo ed una Faustina. Le lame ritrovate fra le settanta monete somigliano a grossi coltelli da cucina e recano ancora i chiodi con cui erano infisse nei manichi di legno. Musignano fu, dunque, 15 secoli fa, luogo abitato e certamente collegato coi centri maggiori del Verbano. Riappariscono ora, in quell'angolo solitario e impervio della Valle Veddasca, le orme di Roma!

Restauri al Borgo medioevale di Gorizia.

Volgono alla fine i lavori per il restauro del medioevale Borgo di Gorizia, che presenta già un quadro magnifico per le innovazioni apportate agli antichi bastioni e per il ripristino del vetusto Castello, ridonato al primitivo splendore negli interni, non solo, ma anche della bella rotonda del bastione veneto e dell'ampio piazzale. Accanto a queste opere verrà ad arricchire la località di una nuova attrattiva la sistemazione a « taberna » di uno dei più antichi edifici esistenti nella zona.

Una città che dorme da secoli?

Sono stati messi in luce ruderi di una città romana di eccezionale importanza nei pressi di Narni. La scoperta si deve al prof. Carlo Castellani. Pregevoli frammenti conservano il caratteristico colore del rosso pompeiano, cangiato dal tempo in viola pallido di una gradazione bellissima.

Sul luogo, che sorge a poca distanza dall'abitato di San Liberato, a 12 chilometri da Narni, sono state trovate basi d'anfore con un bollo rettangolare portante la sigla CASR. Certo trattasi di oggetti del secondo secolo, perché dopo quel periodo i bolli – com'è noto – sono rotondi. È stata dissotterrata anche una lucerna e si vedono ovunque frammenti di vetro a cui il tempo ha dato un'iridescenza simile a quella dell'arcobaleno. Il vomere è passato su

tutta questa morta città, da cui si ode il mormorio del Nera che scorre a pochi passi.

La moltissima ghiaia fa supporre che il fiume, al tempo dell'antica Roma, passasse molto più vicino alla città. Tacito afferma che il Nera era navigabile e che non lontano da qui Pisone, uccisore di Germanico, s'imbarcò per recarsi a Roma. Così pure da qui partivano per via fluviale i trasporti di oro e di ferro che i Romani traevano dalle montagne di Montoro e di Narni.

Una città dorme qui realmente da secoli sotterra?

L'inaugurazione della strada panoramica di Nervi.

Il 28 ottobre si è inaugurata la nuova strada panoramica a monte, che s'inoltra nell'abitato di Nervi all'altezza del Ponte Romano e prosegue sino al limite della Grande Genova, congiungendosi cioè alla Via Aurelia a 513 km. da Roma.

La strada, tagliata in gran parte nella roccia, è larga m. 12 e lunga km. 2,300: essa darà ampio respiro alla vecchia strada di Nervi, liberandola di tutto il pesante intenso traffico degli autotrasporti.

È in corso di esecuzione una variante della Strada Statale N. 1 – Via Aurelia – in corrispondenza dell'abitato di Arma di Taggia. La variante di circa 3 km. si stacca dalla Statale al crocicchio di Taggia, passa a monte di Arma di Taggia, evitando il centro e consentendo la vista di un bel panorama della baia, sottopassa lo sperone di Bussana, con una galleria di 150 m., per ricongiungersi con la Statale presso la diramazione per Giussana.

A Castelfranco Veneto, nel paese di S. Andrea, oltre il Musone, sono stati ritrovati in una piccola villa pregevolissimi affreschi di Paolo Veronese. Adornano la sala centrale dell'edificio e rappresentano putti, scene campestri, figure muliebri, in una cornice di incomparabile grazia, festosità e bellezza. La villa appartenne alla patrizia famiglia castellana dei Piacentini, che nel '500 diedero incarico al Veronese di dipingerne la sala.

Il Ministero dell'Educazione Nazionale ha creato per decreto una zona di rispetto intorno all'Anfiteatro romano di Ancona, che misura, secondo i primi accertamenti oltre 100 metri di lunghezza. Importanti lavori verranno, quindi, iniziati per metterne in luce i ruderi.

Notevole è l'importanza storica, archeologica e turistica di questo antico monumento, che, liberato da tutte le costruzioni e soprastrutture da cui è oggi nascosto, si presenterà nella sua elegante e grandiosa forma originale, ad accrescere la documentazione della civiltà di Roma nell'alto Adriatico.

Una delle più belle rocche italiane, quella di Imola, sta subendo, a cura del Comitato pro Imola storico-artistica, un accurato restauro, che restituirà al monumento la sua primitiva struttura. I lavori proseguono alacremente sotto la guida di valenti tecnici.

In questi giorni, a Bologna, si stanno demolendo le case di fronte al Palazzo Universitario in via Zamboni, per fare spazio alla nuova Piazza G. Marconi, che occuperà uno dei punti più belli e più interessanti della città su un'area di m. 40 × 30. Nella piazza sorgeranno due edifici universitari, uno destinato a sede della Facoltà di Lettere e Filosofia e l'altro a sede della Facoltà di Economia e Commercio.

Una grande Mostra delle stoffe, pizzi, argenterie del '700, che verrà inaugurata a Genova nel prossimo anno, a cura dell'E. P. T., susciterà certamente molto interesse, in quanto raccoglierà le più preziose collezioni esistenti.

L'ITALIA AL LAVORO

Chiare parole sul problema nazionale del metano

La creazione dell'Ente Nazionale Metano, per organizzare, controllare e dirigere con criteri organici unitari il nuovo importantissimo settore della economia nazionale, che si inquadra nel maggior problema del petrolio, a sua volta raccolto in quello più vasto e comprensivo dell'energia, ha suscitato la speranza di una immediata larghissima disponibilità di metano, quasi che poche pagine di relazioni e alcuni articoli di legge avessero il potere magico della bacchetta rabdomantica di Mosè.

In effetto, la legge che crea l'organo per promuovere e disciplinare l'attività metanifera è venuta dopo alcuni anni di studi, ricerche, realizzazioni, compiute da animosi privati, e dall'AGIP, i quali, dal paziente, e non sempre redditizio lavoro, trassero la ragionevole e cosciente certezza che il nostro Paese avrebbe potuto contare sopra una nuova importante risorsa autarchica.

Si tratta di uomini che non furono disanimati da avversità e delusioni, ma ne trassero anzi incitamento a condurre le cose al punto che i superiori organi dello Stato vi hanno riscontrato oggi la maturità di un intervento animatore e disciplinatore.

I Convegni del metano tenuti a Bologna nel 1938-1939 e 1940 avevano già espresso chiaramente il pensiero di scienziati, tecnici, economisti, industriali e studiosi sul problema principale e su altri di carattere particolare; dopo il secondo Convegno il Duce ordinava la istituzione a Bologna di un Centro coordinatore degli studi; il terzo Convegno poi affermò recisamente la urgenza di addivenire anche per il metano, come già era stato fatto per altri settori della economia nazionale, ad una organizzazione totalitaria, la quale affiancasse allo Stato le iniziative private dalla ricerca alla utilizzazione, sia nel campo del metano naturale che in quelli del metano tecnico e biologico.

Da tale preparazione lungimirante, severa e lunga è nato l'Ente. Ora bisogna lasciarlo lavorare.

L'idea autarchica si serve studiando a fondo i problemi senza farsi prendere dall'impazienza e guardandosi allo stesso modo dal pessimismo e dall'ottimismo, che nulla hanno di comune con la scienza e con la tecnica.

Non è giusto negare o svalutare ciò che ancora si trova nella fase non visibile della preparazione, ma è veramente deleterio creare illusioni che la realtà si incarica poi di distruggere.

L'Ente deve procedere per gradi. Il primo è lo studio di un piano organico di ricerche su tutto il territorio nazionale, valendosi delle conoscenze e del materiale già raccolto; il secondo è porre in atto questo piano, sia direttamente, sia con il concorso di società private che abbiano mezzi tecnici e finanziari, onde accertare le possibilità metanifere del nostro sottosuolo.

Ecco il fondamento di tutta l'azione, senza di che il resto non avrebbe senso, perché mancante di base.

Di accertato non abbiamo che quanto si ricava oggi dai sondaggi operati e funzionanti in alcune zone, senza un piano generale e senza coordinamento: non si può dire che questo sia tutto il nostro patrimonio.

Bisogna rendersi conto che l'opera compiuta finora da coraggiose e illuminate iniziative private rientra nel quadro dei tentativi iniziali, ma non costituisce una organizzazione nazionale per l'estrazione e la distribuzione del metano.

È l'Ente che dovrà crearla.

I risultati delle ricerche e degli accertamenti offriranno via via gli elementi per concretare un piano organico di distribuzione che, necessariamente, verrà attuato per zone. È il terzo grado.

Il piano comprenderà stazioni di compressione, stazioni di deposito, metanodotti, reti di distribuzione diretta.

Contemporaneamente saranno posti allo studio, in concorso con i Comuni interessati, alcuni impianti piloti di proporzioni industriali, per ricavare metano biologico dai rifiuti cittadini. Il metano biologico ha il vantaggio di essere prodotto sui luoghi stessi di grande consumo, risparmiando così il trasporto con metanodotti o altri mezzi.

Come si vede, è una massa imponente di lavoro, che, oltre alle difficoltà connaturali a tutti gli inizi, incontra anche quelle derivanti dallo stato di guerra, tanto più che si tratta di cominciare proprio dall'*a*.

Infatti, fra le attribuzioni dell'Ente vi è anche quella di formare, per la nuovissima attività, le maestranze e i dirigenti che oggi non abbiamo.

I compiti dell'Ente si distinguono in due parti: la prima deve dare intanto una regola alla utiliz-

zazione delle disponibilità attuali di metano naturale e di metano tecnico, la seconda deve preparare una solida ed efficiente organizzazione metanifera nazionale.

È raccomandabile, pertanto, di non generalizzare inconvenienti ed episodi singoli elevandoli a delusioni, e di attendere con fiducia quel largo avvenire del metano che non può essere immediato, ma successivo ad un metodico e coordinato lavoro, che è appena agli inizi.

Nella legge si riscontra, notevole caratteristica, il concetto dominante del coordinamento, che vale non solo per il metano, ma anche nei suoi rapporti con tutti gli altri mezzi sostitutivi del petrolio, cioè energia elettrica, gassogeni, alcoli, che devono confluire tutti allo stesso obbiettivo, senza sovrapposizioni, interferenze o concorrenze.

Quanto alla limitazione imposta ora all'uso dei carburanti autarchici, che ha suscitato diffuse apprensioni, è strano il pensare che la disposizione preannunci il fallimento del metano. In un periodo in cui tutto deve essere controllato e commisurato a reali e insopprimibili esigenze della vita e del lavoro della Nazione in guerra, perché le materie autarchiche dovrebbero essere lasciate al libero arbitrio di chiunque?

Il provvedimento, in quanto si riferisce al metano, ha lo scopo:

1° di impedire una esagerata e affrettata attrezzatura a metano di automezzi, superiore alle attuali possibilità del rifornimento e disponibilità dei materiali;

2° di permettere all'Ente un lavoro ordinato, senza l'assillo di eccessive richieste di metano che non potrebbero essere interamente soddisfatte;

3° di impedire che con il metano circolino automezzi che non hanno ragione di circolare.

L'impiego oculato delle attuali disponibilità significa risparmio di benzina.

Altra attribuzione dell'Ente è quella di disciplinare la fornitura e l'applicazione delle attrezzature per gli automezzi.

Vi sono abusi da stroncare senza indugio, sui quali ho già richiamato l'attenzione del Governo in sede di esame della legge. Parlo della esosa speculazione sulle apparecchiature e sulle bombole.

Le normali bombole da 40 litri, che sono quelle generalmente applicate sulle automobili, costano alla fabbrica di Dalmine 557 lire, a cui va aggiunto il trasporto, per il quale le Ferrovie applicano una tariffa ridotta dell'85 per cento; orbene, le bombole sciolte si fanno pagare 1500 e 2000 lire, approfittando della loro deficienza numerica. Questo si chiama strozzinaggio.

Le migliori attrezzature, che sono composte

di poche parti semplici, non ingombranti, di facile applicazione, costano da 1500 a 2000 lire, alle quali si deve aggiungere il costo del cofano di copertura delle bombole (300 a 400 lire) più il montaggio, che non può ragionevolmente superare le 500 lire, e aggiungendovi ancora qualche cosa per eventuali riparazioni alla macchina, rese necessarie in seguito al lavoro di montaggio della apparecchiatura e delle bombole, si arriva a 3700-4200 lire al massimo, e già la spesa è tale da costituire un serio ostacolo alla diffusione del metano.

Ma il prezzo al quale oggi si deve sottostare arriva fino a 6500 lire senza le bombole e con queste sale a oltre 7600. È una indegna speculazione, molto simile al sabotaggio.

Non mancherà l'Ente di prendere e provocare i provvedimenti del caso; inoltre, l'esperienza e la diffusione concorreranno a rendere sempre più accessibili gli adattamenti a metano degli automezzi; però la soluzione tecnica ed economica, anche dal punto di vista del miglior rendimento del gas, si avrà solo quando le macchine verranno costruite in origine per il funzionamento a metano.

Altro punto da correggere d'urgenza è quello della fornitura del gas, legata alla fornitura e al montaggio delle apparecchiature; serio inconveniente che riesce a sussistere esclusivamente in causa della modesta quantità di gas giornalmente disponibile per essere ripartita fra gli utenti, e ciò ha fatto germinare dei piccoli monopoli locali, i quali si assicurano a prezzi esorbitanti l'adattamento delle macchine, assicurando, in cambio, la fornitura del gas.

Queste rapacità non sono ammissibili in clima fascista.

Chiunque deve potersi attrezzare dove crede; spetta poi al rigoroso collaudo dei Circoli ferroviari di riconoscere se l'apparecchiatura risponda ai requisiti d'obbligo, dopodiché, essendo la macchina autorizzata a circolare, ha il diritto di prelevare il gas da chiunque sia autorizzato a distribuirlo.

SILVIO GAI
Senatore del Regno

La Sardegna per l'autarchia nel settore del crine vegetale.

Una delle caratteristiche più salienti della vegetazione arbustifera sarda (specie in alcune zone dell'Isola, quali il Sulcis, l'Oristanese, il Logudoro e la Nurra) è data dalla palma nana, che prospera, per lo più spontaneamente, in particolare nei tratti più umidi e caldi delle zone suddette.

Fino al 1900 siffatti arbusti erano trascurati e, quindi, non davano frutto, né potevano essere utilizzati per la carbonizzazione, né servivano per l'alimentazione del bestiame.

Soltanto nel 1905 si cominciò, in Sardegna, a raccogliere il palmizio sviluppatosi dalla palma nana; a lavorarlo, sia pure con mezzi rudimentali, ed a metterlo in commercio, in filati od in trecce, sotto il nome di «crine vegetale».

Ad una utilizzazione industriale di questa fibra si è giunti soltanto in questi ultimi anni, poiché prima che s'impostasse la politica autarchica – la quasi totalità del fabbisogno nazionale di crine vegetale veniva dall'Estero, specie dalla Tunisia, ove per effetto di una più razionale lavorazione, il prodotto era meglio presentato ed i prezzi più bassi di quelli richiesti dalla produzione sarda.

Negli anni 1937-38-39 – avendo il Ministero per gli Scambi e le Valute ridotto i permessi di importazione di crine vegetale – la produzione isolana assunse maggiore importanza e si mise – sia come modernità di sistemi di lavoro, sia come quantitativi – al passo con le esigenze del Paese, dimostrando, fra l'altro, che la fibra della palma nana sarda è molto più resistente di quella tratta dalla palma estera, contrariamente a quanto si credeva.

Attualmente, l'attrezzatura industriale sarda si concreta nell'estrazione della fibra mediante un processo meccanico – scardatura, battitura, pettinatura, essicamento – il quale può essere fatto a crine sciolto, oppure a treccia. Nel primo caso, si ha un prodotto asciutto, ma arido; nel secondo, si ottiene, invece, un prodotto morbido, in quanto la treccia conserva all'interno un po' di umidità.

Molteplici sono le utilizzazioni del crine vegetale: imbottitura, spazzolame, imballaggi, corde di vario tipo per barche da pesca e per il naviglio in genere. Recentemente si sono sperimentate – con buoni risultati – le sue possibilità per la costruzione dei fiscoli, che ora vengono preparati con filati di cocco e non più con costoso materiale d'importazione.

Gli stabilimenti sardi in cui si lavora il crine vegetale sorgono in Palmas Suergiu, Sant'Antioco, Oristano, Sassari ed Alghero. Gli ultimi sono i più importanti, sia per l'attrezzatura, sia per l'entità della produzione. Si calcola che essi soli forniscano circa 60 mila quintali di manufatto all'anno.

Ciò premesso, tenuto conto che il fabbisogno nazionale di crine vegetale si aggira sui 150 mila quintali annui, mentre fra la produzione sarda e quella siciliana se ne ottengono oggi circa 80 mila, ne segue che per il raggiungimento di una completa autarchia nel settore occorre raddoppiare, quasi, il ritmo attuale di produzione, cosa questa non difficile, poiché – specie in Sardegna – frequenti sono le zone in cui la coltivazione della palma nana potrebbe svilupparsi con tenue spesa e poco lavoro.

Il canale navigabile del porto industriale di Trieste.

È stata disposta l'esecuzione dei lavori per la costruzione del canale navigabile del porto industriale di Trieste. Si tratta dell'opera fondamentale per la sistemazione delle aree del vallone di Zaule destinate alla zona industriale. Il canale, lungo 900 metri, largo alla cunetta 100 e profondo 9,50, permetterà l'accesso in profondità e l'accostamento di navi da carico di ogni pescaggio. La testata del canale sarà larga 200 m. e servirà come darsena per gli impianti che sorgeranno in luogo.

La coltivazione del cotone in provincia di Savona.

Accurati sopraluoghi e indagini attestano che anche in provincia di Savona è possibile coltivare il cotone in determinate zone, nonostante le previsioni in contrario. Come riferisce il dott. Umberto Puglia nella rivista « Fibre tessili », la semina ha avuto luogo solo il 19 maggio, essendo giunto in ritardo il seme, e il campo di prova è stato organizzato presso l'azienda del gr. uff. dott. Anfossi, in territorio di Bastia di Albenga, distante dal mare 3 km. in linea d'aria.

Il terreno, di medio impasto, non ha richiesto alcuna speciale concimazione: il campo è situato in pianura, molto esposto ai venti di tramontana, e a mezzogiorno è circondato da una montagna boscosa, la quale influisce a tenere la temperatura più bassa che nelle zone litoranee.

La prova è riuscita molto soddisfacente: le piante si sono sviluppate egregiamente, la fioritura, sebbene in ritardo, è proceduta normalmente e le capsule prodotte sono grosse ed abbondanti, nonostante le avversità atmosferiche dell'annata.

Il freddo e le piogge hanno infatti ostacolato l'apertura della maggior parte delle capsule; ma ciò non ha impedito il raccolto del 95% del cotone prodotto, che è di ottima qualità, con fibra lunga e molto resistente.

Per ottenere l'apertura delle capsule si è seguito il metodo suggerito dal dott. Puglia e che ha dato ottimi risultati nelle prove fatte a Licata (Sicilia), dove, dopo tre anni di propaganda, sono stati coltivati circa 1000 ettari di terreno a cotone.

Il provvedimento è semplicissimo, ed evita il rischio di bruciare o di abbrustolire le capsule nel caso che non si verifichi la temperatura critica necessaria per l'infornatura. Durante il mese di novembre, ed alcune volte anche alla fine di ottobre nelle regioni molto fredde, quando la pianta ha raggiunto il suo pieno sviluppo e le capsule la massima grossezza, se si constata che non è ancora avvenuta la completa apertura di esse, è bene non aspettare oltre, perché il freddo e le piogge autunnali non la favoriscono ed anche perché bisogna liberare il terreno e lavorarlo per le semine successive. Si procederà, quindi, alla estirpazione delle piante, che si riporranno preferibilmente in un magazzino bene esposto ed asciutto, legate in fascetti disposti su fili di ferro o cordicelle, con le radici in alto, distanziando le piante dal muro.

Si dovrà, inoltre, aprire le imposte nelle giornate calde ed asciutte e chiuderle durante la notte. Il locale dovrà mantenersi ben ventilato ed illuminato durante la giornata. Sarà, inoltre, opportuno riscaldare leggermente l'ambiente con una stufa, allo scopo di toglierne l'umidità, evitando così lo sviluppo di muffe nelle capsule e nel fiocco.

Con questo sistema la pianta secca lentamente e con molta regolarità, agevolando la completa maturazione del prodotto (fibra e semi), e le capsule si aprono uniformemente, come se si trovassero in pieno campo. Il cotone che se ne ricava è ottimo.

A Bastia di Albenga le piante sono state riposte in una serra, ambiente non molto adatto, perché i vetri, mentre lasciano passare i raggi solari, non riparano, durante la notte, l'ambiente dal freddo.

AFFRESCO DI GIOVANNI BELLINI IN UNA CASA COLONICA DI ALTIVOLE.

Sotto il porticato di una casa colonica in Altivole (Treviso) si conserva una *Vergine col Bambino*, pregevolissimo affresco che, per il colorito forte e luminoso e per la squisita esecuzione del disegno, è un mirabile esempio di pittura cinquecentesca. In questa verde campagna Caterina Cornaro edificò, nel 1500, una villa, architettata dal Cardinale Pietro Bembo, dove il Bellini prima, poi il Veronese ed altri artisti lasciarono mirabili opere del loro pennello, grazie al mecenatismo della Regina di Cipro. Si crede che l'affresco sia opera di Giovanni Bellini.

La sera, inoltre, si presenta eccessivamente umida a causa della irrigazione del terreno e della evaporazione dell'acqua dalle piante ivi coltivate. L'umidità facilita l'ammuffimento delle capsule basse e piccole, in quanto sono più verdi e più vicine al terreno; ciò nonostante, si è ottenuto un prodotto ottimo dalle capsule alte e buono da quelle basse.

Brillanti prospettive della cotonicoltura albanese.

Il prof. Angelo Aliotta, della Commissione di studio sulla coltura del cotone, nel suo primo viaggio in Albania, era da prima perplesso – com'egli stesso riferisce in *Fibre tessili* – sulle possibilità della cotonicoltura in quel paese, visto che valorosi agronomi erano concordi nell'affermare che ivi qualsiasi tentativo del genere sarebbe inesorabilmente fallito.

Conferiva, invece, un senso di serena fiducia alla sua fatica il ricordo di ciò che molti anni fa aveva visto documentato nei saggi di cotone raccolti dal Baldacci nei suoi *Itinerari Albanesi* e di ciò che lo stesso insigne botanico aveva scritto più tardi sui cotoni coltivati in Albania. Del resto, fin dal 1915 Gaetano Baudin aveva scritto: « Il cotone si trova, in Albania, un po' da per tutto e vegeta discretamente »; e poi concluso: « certamente, se l'ambiente agricolo-economico fosse tutt'altro, potrebbe avere una importanza ben maggiore di quella che ha ».

A missione compiuta, le conclusioni del prof. Aliotta collimano con quelle del Baudin e documentano il cospicuo apporto che gli sviluppi della cotonicoltura albanese potranno dare, nel prossimo avvenire, alla provvista di questa materia prima.

Tutti i territori piani e pianeggianti da lui visitati costituiscono, con la fascia litoranea, quella che può definirsi la « Regione cotoniera dell'Albania »; un'area geografica che supera complessivamente i 575.000 ettari, di cui non meno di 100 mila circa si potrebbero destinare ogni anno alla coltivazione cotoniera, con una produzione totale che si può valutare in q. 200-250 mila di *sodo*, pari a circa il 30% del fabbisogno italiano per i consumi interni.

1) dalla piana di Butrinto allo Shkumbi: estensione approssimativa circa	ha. 290.000
2) dallo Shkumbi all'Ismi estensione approssimatica circa	» 150.000
3) dall'Ismi al territorio di Kopliku: estensione appross. circa. .	» 135.000
Totale circa . . .	ha. 575.000

È chiaro, però, che queste cifre esprimono soltanto la capacità produttiva cotoniera teorica dell'Albania, poiché l'area coltivabile subisce notevoli attenuazioni a causa di varie circostanze, a cominciare dalle condizioni idro-geologiche del terreno.

Ora, il clima dell'Albania, durante il periodo che va dal germogliamento all'allegamento delle capsule, si presenta più favorevole di quello dominante nelle nostre pianure meridionali. In Albania si hanno, nel suddetto periodo, precipitazioni atmosferiche con medie piuttosto notevoli: a Scutari mm. 81,35 con 7 giornate piovose, mentre a Tirana mm. 143,84, con 9 giornate piovose.

Non vi è dubbio che queste piogge sono assai più confacenti allo sviluppo degli *Upland* – i cotoni più comuni e più diffusi – di quelle che cadono nello stesso periodo sulle pianure litoranee e prelitoranee del nostro Mezzogiorno, dove – come a Battipaglia – si registrano soltanto 51 mm. di pioggia, con appena 4,7 giornate piovose.

Il clima albanese diventa, invece, in qualche caso, più aspro che nella Campania, dalla metà di agosto al 31 ottobre ed oltre, cioè durante la maturazione delle capsule e la raccolta.

Il fattore negativo più grave in Albania, come del resto in Italia, non è costituito dal regime delle temperature: esso rimane favorevole anche in questa, che è la fase più delicata. Quel che più nuoce al cotone durante il periodo estremo della coltivazione sono le copiose precipitazioni atmosferiche, soprattutto se frequenti, in quanto ritardano la maturazione delle capsule e peggiorano la qualità della fibra. Ma la situazione dell'Albania, durante il mese di settembre, si può considerare soddisfacente nella zona meridionale ed in quella centrale e, sino ad un certo punto, anche in quella settentrionale, dove la media mensile delle piogge si eleva a mm. 101,9, con 4 giornate piovose.

In ottobre, le condizioni del clima, quanto al volume delle precipitazioni e alla loro frequenza, si aggravano, precisamente come avviene in Italia.

Nella zona meridionale la media delle piogge di ottobre è di circa mm. 266 (giornate piovose 7) a Valona, e di mm. 117 (g. p. 7) a Berat; in quella centrale la media registrata nel mese a Durazzo è di circa mm. 172 (g. p. 10), a Tirana di circa mm. 130 (g. p. 8). Tanto nella prima che nella seconda zona ci troviamo, quindi, ancora entro limiti piuttosto tollerabili per la maturazione e la raccolta degli *Upland*. Non così, invece, nella zona settentrionale, in cui la media di ottobre si eleva a circa 300 mm. con 8 g. p., superando notevolmente la media della pianura di Battipaglia, che è di mm. 109 con 7 g. p.

Quanto al terreno, la situazione dell'Albania si può considerare pienamente soddisfacente, certo assai migliore di quella italiana. I terreni della regione – eccettuati alcuni territori rivieraschi del medio e basso Drino, dell'Osum e di altri territori della prefettura di Elbasan – sono particolarmente adatti al cotone per natura e costituzione fisico-chimica ed anche per una relativa, talora copiosa, ricchezza di principî alimentari, non che per la frequente presenza di una falda freatica poco profonda, che mantiene una perenne freschezza del terreno anche durante i mesi più siccitosi.

La valorizzazione dei territori albanesi atti a produrre va subordinata non solo ai fini dell'incremento di questa coltivazione, ma anche a quelli della produzione agraria in genere e alla soluzione di poderosi problemi, primi fra tutti quelli della bonifica, del risanamento igienico e della eliminazione dei residui feudali, che ancora gravano sulla proprietà della terra; cause queste che riducono a limiti assai modesti l'estensione della terra annualmente destinata alla coltura del cotone, e alle quali si aggiunge il secolare dualismo esistente fra quest'ultima e quella del granturco, prodotto fondamentale dell'alimentazione rurale albanese.

Chi visita oggi l'Albania può constatare come arditamente si marci su questa strada.

Si è potuto accertare, mediante indagini dirette, che nel 1939 l'estensione totale cotoniera si approssimò ai 400 ettari, di cui circa 200 nella Musachja di Lushnja ed il resto nei territori di Fieri, Berat, Elbasan, Peqin, Schiak, Prez, Tirana ed Alessio.

Un centro di sgranatura, con 3 sgranatrici, funziona a Lushnja; altro, con 2 sgranatrici, a Tirana.

Il *sodo* di produzione locale è utilizzato quasi totalmente dall'industria artigiana delle coperte imbottite.

SCOPERTE ARCHEOLOGICHE A CIMITILE (Napoli).
Nel *Coemeterium*, ove fu sepolto S. Felice, sorsero molte basiliche celeberrime durante i primi secoli del Cristianesimo. Pazienti lavori della Soprintendenza hanno di recente messo in luce i cospicui avanzi che si possono ammirare in questa fotografia.

Le semine del 1939 avrebbero subito una contrazione sulla media annuale calcolata in circa 300 ettari. Ma i dati raccolti indicherebbero produzioni medie piuttosto elevate, in molti casi superiori a quelle ottenute in Italia. A Lushnja, nelle annate ad autunno precocemente ed intensamente piovoso, si raccoglierebbero in media intorno agli 8 quintali di grezzo per ettaro, che si eleverebbero sino a 12 nelle annate normali.

La media annuale nella Musachja sarebbe di q. 7,50; a Fieri, nel 1938, sarebbe stata di 12 q. A Borshi, nello stesso anno si sarebbero ottenuti in media q. 10,50 per ettaro; nella prefettura di Durazzo q. 12. A Schiak, nel 1939, quintali 10, sebbene i contadini affermassero che la raccolta era stata decimata dalle intense piogge cadute dalla fine di agosto a tutto ottobre. Nella Zadrima di Alessio – secondo l'Ufficio Agrario – la produzione media si aggirerebbe sui q. 7,50 per ettaro. Non mancano punte di q. 21,50 e persino di 24 per ettaro.

Le cause della contrazione, oltre che di ordine generale, vanno ricercate nella deficienza degli impianti di sgranatura, dislocati in località lontane decine e decine di km. dai luoghi di produzione, e nella disorganizzazione del mercato.

Il metodo con cui si coltiva il cotone in Albania è quello tradizionale. Ma ai cotoni più diffusamente coltivati si è aggiunta, da qualche anno, come in Italia, una razza moderna, l'*Acala*, il cui seme, importato dalla Grecia, fu distribuito lo scorso anno in un centinaio di quintali, di cui soltanto la metà, e forse meno, fu però seminata.

Il più comunemente coltivato nel paese è il *Cotone di Lushnja*, costituito da una mescolanza polimorfa di ibridi diversi ed esotici che, a partire dal 1880-90, si è tentato di introdurre in Albania, fra i quali gli americani del tipo *Upland*, gli egiziani *Mit-afifi* e *Sakellaridis* ecc.

Questa mescolanza, se offre opportunità di osservazioni e di studi, costituisce una delle maggiori cause d'inferiorità della produzione cotoniera albanese di fronte alla materia prima richiesta dall'industria moderna.

Solo il 70% circa delle piante ottenute col seme del *Cotone di Lushnja* è costituito da individui più o meno puri. I puri dimostrano un notevole grado di adattamento all'ambiente ed un particolare vigore. Notevole la resistenza delle capsule alle avversità atmosferiche. La produttività della razza è buona; basso il rendimento alla sgranatura (27-30%); le caratteristiche tecnologiche della fibra sono discrete, in molti casi migliori di quelle del *Biancavilla*.

Un campione di grezzo prelevato presso il *ciflik* Vrioni di Lushnja, sgranato ed esaminato, diede i seguenti risultati: peso chilogrammi 1.822, dal quale si ebbero grammi 553 di fibra, gr. 1193 di semi, gr. 76 di dispersione.

La fibra è risultata di buona resistenza, di lunghezza 24-28, piuttosto irregolare, ma non eccessivamente.

Il rendimento alla sgranatura risultò, quindi, superiore al 30%. La razza di Lushnja dovrebbe costituire il punto di partenza per creare *in loco*, con paziente lavoro di selezione e mediante opportuni incroci, quelle *razze albanesi* che, meglio di qualsiasi altra esotica, se pure localmente acclimatata, potranno darci in un prossimo avvenire la soluzione integrale del problema.

A proposito del problema delle razze, occorre vietare la semina di tutti i cotoni oggi coltivati in Albania (come si è fatto in Egitto, dopo la creazione dei *Giza*), per standardizzare le coltivazioni, impedire che il prodotto risulti una mescolanza dei cotoni più disparati e renderlo più accetto e più apprezzato dall'industria. Occorre, inoltre, aggiornare il sistema colturale con regolari avvicendamenti e concimazioni, secondo la situazione alimentare dei terreni e le esigenze della pianta.

Il programma della cotonicoltura albanese si può – in conclusione – impostare così.

In un primo tempo, la cotonicoltura dell'Albania, bruciando le tappe, dovrà provvedere al consumo interno del paese, calcolato in kg. 1.650.000 circa, ma destinato a subire notevoli aumenti per il migliorato tenore di vita e per l'incremento della popolazione. In un secondo tempo, la produzione dovrà riversarsi per la maggior parte sul mercato italiano e fronteggiare il fabbisogno della materia prima destinata al nostro consumo nazionale.

Non è eccessivo affermare che questo apporto all'autarchia tessile italiana potrà raggiungere in una prima fase i 5.000.000 di kg., per raddoppiarsi e forse triplicarsi nelle fasi successive, quando – risolti i problemi pregiudiziali – sarà possibile destinare alla cotonicoltura albanese tutta l'estensione consentita dall'ambiente fisico, dai nuovi ordinamenti produttivi e dall'accresciuta disponibilità di mano d'opera.

L'industria del tonno in Migiurtinia.

L'industria del tonno in Migiurtinia ha i suoi centri di produzione ad Alula, Abò e Candala.

I risultati raggiunti nella decorsa campagna di pesca 1939-40 sono i migliori finora conseguiti. La produzione di tonno all'olio nella stagione 1938-39 è stata di kg. 397.340 e in quella 1939-40 di chilogrammi 677.740.

La produzione è, quindi, superiore a quella complessiva di tutte le tonnare della Libia.

A titolo di curiosità preciseremo che per preparare questi 677.740 kg. di tonno sono stati consumati 117.600 kg. di olio di oliva.

Kg. 1.750.000 di tonno fresco pescato sono stati lavorati da un'organizzazione servita da mano d'opera nazionale specializzata e si sarebbe potuto raggiungere facilmente anche una produzione assai maggiore se non avesse fatto difetto la mano d'opera indigena.

L'impianto di Alula, con la dipendenza di Bereda, occupa una superficie di mq. 5200; quello di Abo, con la dipendenza di Ghesselli, mq. 10.100, ed infine quello di Candala, con la dipendenza di Burò, mq. 3150.

Allo scopo di accrescere ulteriormente la produzione si incoraggiano i tentativi dei pescatori italiani, finora assolutamente nuovi alla pesca nel mare della Migiurtinia.

I miglioramenti ed ampliamenti che saranno attuati nella stagione 1940-41 lasciano fin d'ora intravedere ulteriori sviluppi di quest'industria.

È in costruzione ad Abò un complesso di quattro celle frigorifere per una cubatura complessiva di mc. 180. È quasi ultimato l'impianto per la preparazione delle sardine all'olio e per quella della zuppa di pesce, che costituirà per la classe operaia un cibo sano, nutriente, saporito ed a buon mercato, dato che la scatola di pesce è preparata razionalmente con pesci adatti, olio d'oliva, pomodoro e pochi altri condimenti.

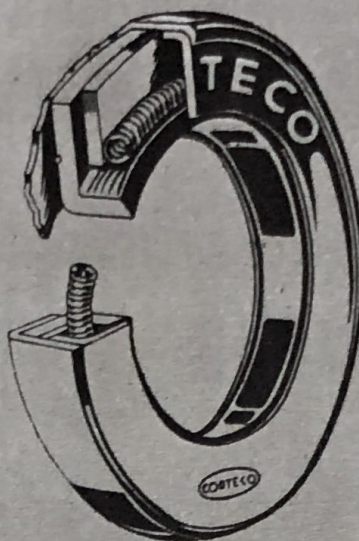
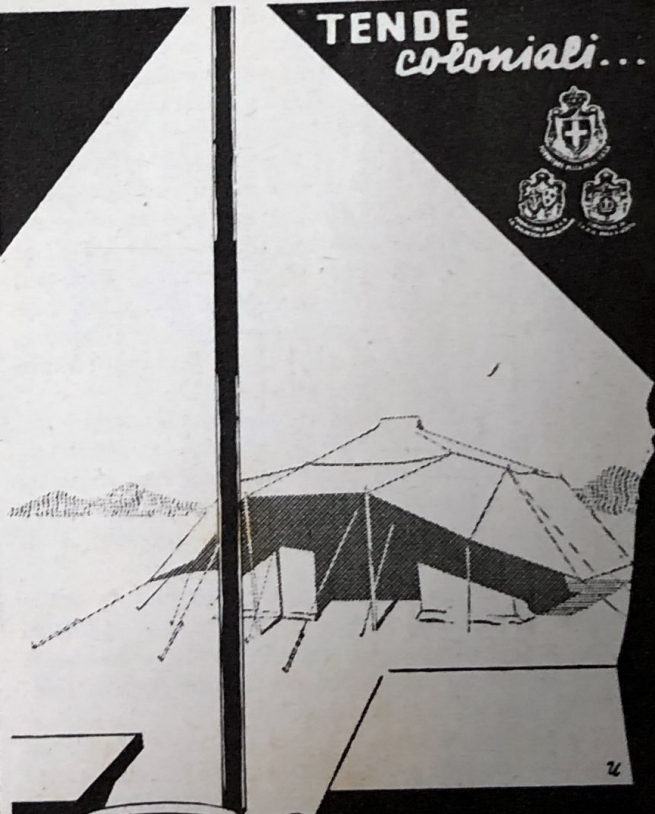
Viceversa, non si è potuto realizzare la sistemazione di nuove tonnare, né la lavorazione dei sottoprodotti (olio e farine ad uso zootecnico), né la produzione di pesce al naturale, tipo salmone, o di pesce marinato, per i quali prodotti si presentano tuttavia larghe prospettive.

Anche se i risultati finali della campagna 1940-41 potranno, nelle presenti circostanze, segnare un regresso in confronto alla produzione 1939-40, resta pur sempre provato che un'industria di grande potenzialità si prepara a raggiungere, in tempi propizi, i più cospicui risultati.

La ramìa.

La Corporazione dei Prodotti Tessili ha proceduto ad un approfondito esame dei diversi settori della produzione tessile, allo scopo di accertare il grado di autarchia raggiunto da ciascuno di essi. In particolare, la Corporazione esaminò il problema della produzione e dell'utilizzazione della ramìa, in sostituzione di altre fibre importate dall'estero.

Sebbene la ramìa sia nota da lungo tempo, non sarà inutile ricordare che essa proviene dalla utilizzazione della urtica nivea (*Boehmeria nivea*), originaria dell'Oriente. S'inizia ora la coltivazione in Italia di alcune delle 50 specie che vivono nelle regioni tropicali.

A dir vero, la coltura della ramìa fu tentata sino dal 1786 nel Bolognese, a cura di Berti-Pichat, e

successivamente nel 1805 – sembra con buoni risultati – in Toscana, nel Napoletano e nel Milanese.

Notevoli esperimenti furono fatti anche a Siena, a Padova, a Sarno, dal prof. F. Cazzuola, conservatore dell'Orto Botanico della Università di Pisa, e dal prof. Carlo Oholsen di Roma («se il cotone è stato la fortuna dell'America, egli lasciò scritto, il ramiè, suo degno emulo, sarà la fortuna del paese che vorrà ospitarlo»), e successivamente, ai princìpi di questo secolo, dalla Scuola Superiore di Portici, dall'Orto Botanico della Università di Palermo, ecc.

In questi ultimi anni, intelligenti agricoltori e industriali hanno intrapreso coltivazioni a carattere industriale in Italia e in Libia, e la Federazione nazionale dei Consorzi per la difesa della Canapicoltura, cosciente dell'importanza del problema generale delle fibre tessili nazionali e di quello particolare della ramìa, come fibra complementare, ha istituiti, sino dal 1936, campi sperimentali e di orientamento a Torino, Verona, Rovigo, Firenze, Roma, Rieti e Napoli, e segue le coltivazioni specialmente in Sicilia e in Libia.

Si è constatato che la resa della ramìa varia notevolmente con le condizioni del clima e del terreno in cui si coltiva: in terreni profondi, caldo-umidi, anche se non troppo ricchi, con possibilità di irrigazione, può dare cinque-sei tagli di vermene all'anno, come nei paesi d'origine. In Libia si arriva a quattro-cinque tagli, con una resa di materiale verde di quintali 300 circa e di 25-30 q. di filaccia, per ettaro; dal Lazio in giù, tre tagli, con una resa di circa 20 q. di filaccia; in Calabria e Sicilia, in annate favorevoli, anche 4 tagli, con resa maggiore.

In alta Italia, ove le rese risultano minori, perché non si può calcolare su più di due tagli, le coltivazioni possono essere danneggiate dal gelo.

La ramìa è una pianta perenne, le cui spese di impianto possono ammortizzarsi in un certo numero di anni e che richiede cure relativamente facili e quindi poco estese. Perciò la sua coltivazione è consigliabile specialmente nelle zone di più alta produzione e in particolare nelle Colonie, senza sottrarre terreno a colture più essenziali e più remunerative.

La fibra della ramìa, per il suo estremo candore, per la sua lucentezza e morbidezza quasi serica e per la sua eccezionale resistenza alla trazione (molto più elevata di quella del cotone e della stessa seta), può servire come materia prima in numerose industrie, specialmente associata ad altre fibre, e completare così l'autarchia dei tessili nazionali.

La parte residuale della pianta, che contiene dal 60 al 75% di cellulosa, può costituire una fonte apprezzabile di questa materia, particolarmente adatta per la fabbricazione di carte speciali, molto fini e resistenti, adatte alla stampa delle banconote, e di altri tipi di carte pregiate e di lusso.

Nel nostro Paese le zone più adatte per la coltivazione della ramìa sono quelle costiere, ove vegetano gli agrumi e l'ulivo. Il terreno preferito è quello sciolto o di medio impasto, profondo, fertile, permeabile e possibilmente irrigabile.

Il sistema più pratico di propagazione della ramìa è per parti di rizomi, anche per iniziare la produzione nell'anno dell'impianto del ramieto. Usando i semi, invece, occorre creare il vivaio e provvedere al trapianto.

La ramìa può rimanere sullo stesso terreno da 20 a 40 anni, senza che si debba provvedere a rinnovare la piantagione, ed è provato che lascia il terreno in ottime condizioni.

I fusti della ramìa, raccolti prima della fioritura della pianta, non vengono sottoposti a macerazione, come avviene per la canapa, ma decorticati con appositi coltelli o con speciali stigliatrici, per staccare la corteccia dal legno. Poi si procede alla depellicolazione, per staccare dalla corteccia la robusta pellicola che la ricopre; ed infine alla degommazione, che libera il fascio fibroso dalle sostanze pectiche cementanti, resino-gommose, per ottenere le singole fibre staccate tra loro, lunghe da 20 a 30 cm., di colore bianchiccio o giallastro, fortemente resistenti e con lucentezza serica.

Le due prime operazioni – decorticazione e depellicolazione – sono eseguite abitualmente dall'agricoltore sulle vermene appena recise, mentre la terza, la degommazione, è considerata lavoro industriale.

La ramìa è, quindi, una fibra tessile di grande valore che, per le sue pregevoli qualità merceologiche, potrà conquistare un posto preminente tra le materie prime usate nell'industria tessile italiana.

Carburante sintetico dalle ligniti.

Il Ministero delle Corporazioni ha autorizzato una importante società a costruire in Valdarno uno stabilimento per la produzione di 30.000 tonnellate all'anno di carburanti sintetici, col procedimento Fischer. Tale processo, nuovo in Italia, consiste nella preventiva gassificazione del combustibile solido, in guisa da ottenere, mercé l'adozione di particolari accorgimenti, un gas nel quale la percentuale di idrogeno sia circa doppia di quella dell'ossido di carbonio. Questo gas, passando poi su catalizzatori al cobalto a circa 250°, subisce una disossidazione ed una polimerizzazione che lo trasformano in carburante. Il nuovo impianto utilizzerà le ligniti di scarto e i residui della lavorazione delle ligniti estratte da tutte le miniere del Valdarno e destinate al commercio; cosicché da un combustibile di nessun valore commerciale verranno ottenuti carburanti sintetici. C'è, inoltre, da rilevare che, utilizzando tali residui non adatti al normale consumo, verranno valorizzate al massimo le miniere, in quanto lo scarto veniva finora ad incidere notevolmente sul costo dell'estrazione, aumentando il prezzo del prodotto commerciale. Il nuovo stabilimento impiegherà giornalmente circa 1200 tonnellate di lignite di scarto.

Il patrimonio dello Stato italiano.

Secondo recenti notizie ufficiali e ufficiose – riassunte dalla Rivista *Universo* – risulta che al 30 giugno dell'anno 1939 la consistenza dei beni mobili e immobili di proprietà dello Stato ammontava a 121 miliardi e 312 milioni, con un aumento di 4.707 milioni in confronto allo stesso giorno del 1938. A quest'attività faceva riscontro, sempre al 30 giugno 1939, una passività di 175 miliardi e 239 milioni, contro 162 miliardi e 896 milioni al 30 giugno 1938. La differenza fra passivo e attivo era quindi di 53 miliardi e 927 milioni al 30 giugno 1939, contro 46 miliardi e 291 milioni dell'anno precedente. Delle passività, al 30 giugno 1939, 173 miliardi e 961 milioni facevano carico al Ministero delle Finanze, con un aumento di 12 miliardi e 373 milioni in confronto all'anno precedente; 436 milioni al Ministero delle Comunicazioni; 72 milioni al Ministero dell'Agricoltura e Foreste. I rimanenti 770 milioni gravavano sugli altri Ministeri.

La maggiore attività (30 miliardi e 597 milioni) apparteneva al Ministero delle Finanze. Gli altri

principali Ministeri ne possedevano nella seguente misura: 26 miliardi 470 milioni il Ministero dei Lavori Pubblici; 18 miliardi 769 milioni il Ministero della Guerra; 15 miliardi 869 milioni il Ministero della Marina; 14 miliardi 234 milioni il Ministero dell'Educazione Nazionale; 9 miliardi 802 milioni il Ministero dell'Aeronautica; 3 miliardi 18 milioni il Ministero delle Comunicazioni. I tre Ministeri delle Forze Armate avevano, in complesso, un'attività di 44 miliardi 440 milioni, contro 40 miliardi 353 milioni dell'anno 1938.

I rimanenti 1753 milioni di attività appartenevano agli altri Ministeri.

A queste cifre, riferentisi all'amministrazione propria dello Stato, occorre aggiungere quelle che si riferiscono alle nove aziende autonome statali (ferrovie, poste e telegrafi, telefoni, foreste, monopoli di Stato, strade statali, monopolio delle banane, Istituto Poligrafico dello Stato, Grotte di Postumia) e quelle delle amministrazioni coloniali.

Per le nove aziende autonome statali è risultata, al 30 giugno 1938, una sostanza lorda di 56 miliardi 509 milioni e netta di 11 miliardi 781 milioni, con un aumento di 892 milioni netti in confronto all'anno precedente.

L'azienda statale che occupa il primo posto, sia per attività che per passività, è quella delle ferrovie. Le proprietà dell'amministrazione ferroviaria al 30 giugno 1939 erano valutate 50 miliardi 294 milioni, contro 41 miliardi 517 milioni di passività. L'attivo netto era quindi di 8 miliardi 777 milioni. Nelle passività delle ferrovie erano compresi 23 miliardi 899 milioni rappresentanti il valore delle dotazioni di linee e mezzi d'esercizio ricevuti dallo Stato.

L'azienda dei Monopoli di Stato possedeva un attivo netto di 1 miliardo 915 milioni, risultante da 2 miliardi 226 milioni di attività lorda e da 311 milioni di passività.

La « Società anonima promotrice delle Industrie agrarie » ha messo in marcia lo stabilimento di Forlimpopoli, secondo della serie, per l'estrazione dell'alcole carburante dal sorgo zuccherino. Altri presto ne seguiranno.

Per l'imbrigliamento delle acque della regione, si stanno eseguendo in Valtellina grandiosi lavori, compresa la costruzione di una nuova linea filoviaria di 50 km., che servirà in un primo tempo per il trasporto di materiali dalla stazione di Tirano alla prima cantoniera della strada dello Stelvio, ed in seguito sarà a disposizione del turismo locale.

Gli impianti per la produzione del magnesio a Bolzano raggiungeranno, alla fine del 1940, la potenzialità di 1200 tonnellate l'anno. Il raddoppio della produzione, che era stato ordinato dal Duce per il dicembre 1942, sarà raggiunto, con un anticipo di un anno, entro il 1941. Il programma di potenziamento della fabbrica di Bolzano è collegato alla produzione di leghe e laminati di magnesio.

Nei primi otto mesi del 1940 in A.O.I. sono stati estratti 304 kg. di oro, con un aumento di 32 kg. sulla produzione dell'analogo periodo dell'anno scorso.

L'agave sisalana, che cresce spontanea in quasi tutte le regioni della Libia, fornisce fibra che può essere usata a ricavarne corde assai resistenti. Intensificando la coltivazione e lo sfruttamento di questa pianta, si potrà fare a meno d'importare nelle provincie della Quarta Sponda cordami, cordicelle e spago. Non è poi improbabile che la polpa possa fornire considerevoli quantitativi di alcole.

ECHI DAL MONDO

L'Africa Equatoriale Francese, teatro della fratricida impresa del Gen. De Gaulle.

La vilissima impresa del rinnegato generale francese De Gaulle contro il Gabon e il bombardamento del suo capoluogo, Libreville, richiama l'attenzione sull'Africa Equatoriale Francese.

Questa colonia francese, vasta circa quattro volte e mezzo la Francia, si estende dalla zona equatoriale fino al confine sud-orientale della Libia (Tibesti, Erdi, Ennedi) e si divide in 4 territori.

Territori	Superficie kmq.	Popolazione 1936	Bianchi	Densità	Popolazione dei capoluoghi	
Gabon	241.500	408.516	1223	1,7	Libreville	6.150
Medio Congo .	430.230	744.503	2102	1,7	Brazzaville	24.435
Ubanghi-Sciari.	618.518	833.041	875	1,3	Bangui	19.000
Ciad	1.194.825	1.432.006	549	1,2	Fort-Lamy	6.380
Totali . .	2.485.073 (1)	3.418.066 (1)	4749	1,5	—	—

Una valutazione del 1° luglio 1937 dà una popolazione complessiva di 3.435.519 ab., dei quali 5519 Europei. La maggioranza della popolazione è pagana; numerosi i musulmani; i cattolici sono circa 90.000.

La capitale, Brazzaville, si compone di tre parti distinte: il quartiere amministrativo, il quartiere commerciale lungo la riva del Congo, e il quartiere indigeno. Altre località, oltre Libreville, Bangui e Fort Lamy, sono: Ojem (14.673 ab.), Bangassou (9000 ab.), Loango (7300 ab.), Pointe Noire (5000 abitanti), ecc.

L'Africa Equatoriale Francese è meno sviluppata economicamente dell'Africa Occidentale Francese. La zona meridionale, attraversata dall'Equatore (Medio Congo e Gabon), a clima tropicale e precipitazioni costanti, è coperta per la massima parte dalla *foresta equatoriale* (150 mila kmq.), umida e malsana (malattia del sonno), ma ricca di legni pregiati (fra i quali l'*okoumé*) che costituiscono il principale articolo d'esportazione. Più a Nord (Ubanghi-Sciari), ove le precipitazioni si alternano a lunghi periodi di siccità, si estende la savana, più propizia alla penetrazione e all'insediamento; segue la steppa, dapprima erbosa e cespugliosa e poi – verso il Borcu e il Tibesti – desertica.

La regione è per ora assai poco sfruttata, causa la scarsezza di mano d'opera e le difficoltà di comunicazione, ma si presta, soprattutto lungo la fascia costiera, dove la foresta è più rada, alla coltura di piante tropicali. Fra le colture iniziate dagli Europei sembrano particolarmente promettenti quelle del *cacao* (20 mila ha. e 10 mila q. nel 1938), soprattutto nel Gabon; del *caffè* (42 mila ha. e 22 mila q.); delle *palme da olio* (95 mila ha., 69 mila q. di noci di palma e 65 mila q. di olio; la palma da olio cresce anche spontanea nella foresta, come pure l'albero del caucciù); del *caucciù* (10 mila q.); delle *arachidi* (45 mila ha. e 3 mila q. di arachidi sgusciate nel 1937); del *tabacco* (8 mila ha. e 10 mila q. nel 1935); del *cotone* (in grande progresso, 185 mila ha. e 99 mila q.). Alla coltura del cotone si prestano molto bene alcune zone del Ciad.

Nella zona del Ciad, come pure nella depressione del Borcu, dove l'acqua si trova a poca profondità, è notevole l'allevamento del bestiame, che invece nelle altre zone è insidiato dalla mosca tse-tse: nel 1937, si calcola che esistessero nell'A. E. F. 955 mila bovini, 913 mila pecore e capre, 73.500 cammelli, 33 mila cavalli, 65 mila maiali, 79 mila asini.

Importanza *mineraria* discreta e sicuro avvenire ha il distretto minerario di Niari, a 163 km. da Brazzaville, ricco soprattutto di *rame*. L'*oro* si estrae dalle alluvioni dell'interno (666 kg. nel 1937). È accertata anche la presenza del *ferro*, dello *stagno*, del *piombo*, dello *zinco*, dell'*argento*, del *manganese*, ma non è ancora nota l'entità dei giacimenti né la loro sfruttabilità.

Negli ultimi anni ha assunto importanza la caccia alla balena, praticata da balenieri norvegesi al largo delle coste dell'A. E. F.

I principali articoli d'importazione sono: cotonami, petrolio, vino, riso, cemento, pesce secco.

Importazioni

Territori	1937		1938	
	Quantità (tonn.)	Valore (franchi franc.)	Quantità (tonn.)	Valore (franchi franc.)
Gabon	25.135	75.670.982	18.856	81.827.660
Medio Congo	49.729	107.055.569	41.122	131.620.556
Ubanghi-Sciari.	8.999	42.864.296	9.258	62.846.175
Ciad	4.737	14.393.906	7.108	19.460.733
Totali . .	88.600	239.984.753	76.344	295.755.124

Esportazioni

Territori	1937		1938	
	Quantità (tonn.)	Valore (franchi franc.)	Quantità (tonn.)	Valore (franchi franc.)
Gabon	422.240	137.990.067	255.601	100.406.575
Medio Congo	49.046	45.905.705	48.757	65.091.964
Ubanghi-Sciari	11.309	48.637.555	13.614	69.987.875
Ciad	28.302	23.818.086	15.949	28.613.273
Totali . .	510.897	256.351.413	333.921	264.099.669

(1) Altre fonti danno una superficie di kmq. 2.484.825 e una popolazione di 3.386.000 abitanti.

Principali prodotti importati nel 1938:

Tessuti	frs. 59.801.964
Oggetti di metallo	» 54.469.845
Combustibili	» 38.045.823
Bevande	» 16.632.714
Coloniali	» 11.698.710
Prodotti della pesca . . .	» 8.380.268
Prodotti animali.	» 7.388.451

Principali prodotti esportati nel 1938:

Legname (okoumé) . . .	frs. 100.898.740
Materie prime (vegetali) per l'industria tessile. .	» 49.639.282
Minerali	» 40.191.660
Frutta e grani	» 17.590.702
Prodotti animali.	» 17.208.222
Oli e succhi vegetali . .	» 16.790.242
Derrate coloniali	» 13.135.449

Principali paesi fornitori
(Valore in migliaia di franchi francesi)

	1936	1937	1938
Francia	80.999	83.854	104.410
Colonie francesi .	7.212	7.593	8.961
Belgio	13.639	23.386	22.099
Congo Belga . .	7.459	7.085	9.484
Germania . . .	4.666	10.660	11.277
Gran Bretagna .	12.115	16.442	14.873
Colonie inglesi .	10.574	11.359	13.208
Stati Uniti d'A. .	13.200	29.959	42.572
Paesi Bassi . . .	2.425	3.098	7.514
Portogallo e sue Colonie . . .	6.794	9.386	9.589

Principali paesi compratori
(Valore in migliaia di franchi francesi)

	1936	1937	1938
Francia	117.961	165.733	183.722
Colonie francesi .	3.142	5.078	3.831
Belgio	15.439	28.817	33.572
Congo Belga . .	1.772	3.825	3.501
Germania . . .	7.480	22.815	11.434
Gran Bretagna .	174	288	1.586
Colonie inglesi .	7.141	9.231	11.092
Stati Uniti d'A. .	136	368	354
Paesi Bassi . . .	5.951	14.772	7.822
Portogallo e sue Colonie . . .	133	159	149

Per quel che riguarda le *comunicazioni*, l'A.E.F. può contare su una buona rete fluviale. La lunghezza delle strade era, nel 1938, di 1606 km.; la linea ferroviaria da Brazzaville a Pointe Noire, aperta nel 1934 e lunga 522 km., mette in comunicazione il medio Congo con l'Oceano.

I *porti* principali sono: Libreville, Port Gentil e Pointe Noire. A Loango i piroscafi devono ancorarsi a 3 miglia dalla spiaggia. Nel 1938 entrarono nei porti dell'A.E.F. 665 navi (di cui 9 velieri) stazzanti 2.179.082 tonn. Un porto fluviale è in costruzione a Brazzaville per facilitare il traffico tra la ferrovia e la navigazione sul fiume Congo.

Nel *bilancio* della colonia le entrate e le uscite si pareggiavano, nel 1938, in 224.629.000 franchi.

Nel 1937 vi erano 71 scuole per indigeni con 7028 allievi e 45 insegnanti europei, assistiti da 120 maestri indigeni. Le scuole private, a cura dei missionari, erano 132 con 11.924 allievi, 80 insegnanti europei e 132 assistenti indigeni.

La Germania e le sue colonie.

Hitler, e con lui il popolo tedesco, non hanno mai dubitato che le colonie germaniche attualmente affidate in mandato all'Inghilterra e ai suoi domini, alla Francia ed al Belgio, un bel giorno sarebbero state restituite alla Germania. La guerra che ora si combatte non ha potuto che rafforzare questa convinzione. Perciò sopravvissero in Germania le scuole specializzate per la preparazione di giovani di ambo i sessi alla vita nelle colonie africane. Le scuole più frequentate di questo tipo sono quelle di Rendsburg, nello Schleswig, e di Witzenhausen, sul fiume Werra, in Turingia.

BERLINO – CORSI DI LINGUA « KISUAHELI ».

WITZENHAUSEN – ALLIEVI DELLA SCUOLA COLONIALE.

Nell'Istituto superiore per le lingue orientali a Berlino si insegnano pure varie lingue africane, ma di regola non vi possono essere ammessi che studenti universitari. Recentemente, però, fu istituito a Berlino un corso pubblico di *kisuaheli*, che, come una specie di « lingua franca », si parla nelle regioni costiere dell'Africa orientale. Il corso è stato frequentato da un pubblico eterogeneo, ma molto assiduo.

Nelle scuole coloniali, il futuro colonizzatore, oppure la futura moglie del piantatore, imparano tutto ciò di cui potranno aver bisogno. Perciò vi si impartiscono nozioni pratiche abbastanza particolareggiate di alcuni mestieri elementari che sono della massima importanza per chi aspira a un posto di lavoro lontano dai centri della vita civile. Così vi si trovano, a complemento dei corsi, piccole officine di carpentiere, di falegname, di muratore, ecc. Ma questi corsi di preparazione sono, naturalmente, soltanto complementari, perché la maggior cura vien data alla preparazione pratica dell'agricoltore e dell'allevatore coloniale. Perciò lo stesso ambiente delle scuole rispecchia in qualche modo l'ambiente coloniale. A Witzenhausen, per esempio, l'allievo può conoscere in vaste serre la vegetazione tropicale.

Esiste, poi, nelle scuole coloniali un vero museo etnografico e di storia naturale, dove gli allievi possono acquistare una certa familiarità con l'ambiente che li attende in Africa e con i prodotti che vi si coltivano o fabbricano.

RENDSBURG – SCUOLA COLONIALE FEMMINILE.

Le scuole non si sono fermate al 1914, ma hanno approfittato di tutti i progressi raggiunti fino ad ora e dovuti sia ai Tedeschi ritornati, dopo la Guerra mondiale, nelle vecchie colonie sotto amministrazione straniera, sia agli altri popoli colonizzatori. Non vi manca perciò neanche un reparto che presenta ed illustra i modernissimi metodi colonizzatori italiani. L'Associazione Coloniale Tedesca ha sempre mantenuta viva nel popolo la fede nel ricuperò delle colonie; per cui, quando l'Impero coloniale del Reich sarà risorto, la Germania, ottimamente preparata, vi saprà riprendere con dignità il suo posto.

Dall'ultimo censimento germanico del 1939 risulta che sui 78 milioni di abitanti del Reich (non compresi Danzica ed i territori orientali annessi l'anno scorso) 31,5 milioni, vale a dire il 40,3 per cento, sono occupati nelle industrie e mestieri. Nell'agricoltura lavorano 14,9 milioni di Tedeschi (19,1 per cento), nel commercio 12 milioni e negli uffici pubblici 7,7 milioni. I Tedeschi economicamente indipendenti sono 11,8 milioni, i lavoratori 35,8 milioni e gli impiegati 13,6 milioni. In queste cifre sono compresi i membri delle relative famiglie dipendenti.

Con l'occupazione dell'Alsazia, la Germania ha riconquistato il monopolio della potassa, che possedeva prima della guerra mondiale e che, col Trattato di Versaglia, aveva dovuto dividere con la Francia. Si calcola che i giacimenti alsaziani ammontino ad oltre 300 milioni di tonn., distribuiti su di una zona di circa 200 kmq. e su una profondità fra i 470 e gli 870 metri. Nel 1938 la Francia estrasse da quei giacimenti quasi 600.000 tonn. di potassa.

Secondo il *Südost-Echo*, nella Russia centrale, e precisamente nei distretti di Mosca, Tula, Ryazan e Smolensk, sono stati scoperti vasti giacimenti carboniferi. Nel distretto di Tula, la potenzialità della produzione viene stimata in 165 milioni di tonn. e nel distretto di Ryazan si spera di poter raggiungere una produzione annua di 200.000 tonn. di carbon fossile.

È interessante, di fronte alle cifre dei velivoli giornalmente abbattuti in questa guerra, considerare quanti apparecchi vennero complessivamente abbattuti da alcuni belligeranti nel corso della Grande Guerra. I Tedeschi abbatterono allora 8400 apparecchi, contro 3200 abbattuti dalle forze nemiche. I Francesi ne perdettero 3000.

Il reddito nazionale, che in Germania nel 1937 ammontava a 72,6 miliardi di marchi e nel 1938 a 79,7, raggiungerà nell'anno corrente la somma di 87 od 88 miliardi. In questa cifra è compreso il reddito della Marca Orientale e dei Sudeti.

Il movimento portuario di Liverpool, Glasgow, Manchester e dei porti gallesi, ove ormai si concentra l'intero traffico mercantile britannico, dopo la mutilazione dei porti dell'Inghilterra meridionale ed orientale, in seguito al blocco marittimo ed alle incursioni aeree tedesche, è aumentato soltanto di circa il 40 o 50 per cento. Questa constatazione palesa chiaramente l'insufficienza dei porti suddetti ad assorbire l'intero movimento del commercio estero inglese, di cui, come è noto, circa un terzo si concentrava, in tempo di pace, nei porti del Sud e dell'Est ed in particolare nel porto di Londra.

Finora esistevano nel mondo due città chiamate Solingen: l'una in Renania, nota in tutto il mondo per le sue eccellenti coltellerie, e l'altra in Giappone, donde venivano lanciati sui mercati – specialmente orientali – innumerevoli articoli affini. In seguito a uno speciale accordo fra i due Paesi, il nome di Solingen e la relativa marca di fabbrica saranno, d'ora innanzi, riservati esclusivamente ai famosi prodotti dell'industre città germanica.

I carri armati pesanti dell'esercito americano saranno azionati da motori Diesel.

AUTOMOBILISMO

CONOSCETE QUESTO "PERCHÉ?"

Il « perché » sottopostoci dal rag. S. M. di Milano ci consiglia, quest'oggi, di derogare dalle nostre abitudini di profittar della domanda per un complesso di nozioni divulgative, tanto è esso elementare e spicciativo: non di meno, per analogia, può appagare curiosità e facilitare ricerche d'inconvenienti anche all'infuori del caso proposto, e perciò merita di salvarsi dal cestino.

« *Perché* – chiede dunque il nostro lettore – *una lampadina applicata ad un veicolo a rimorchio di una vettura automobile mediante un unico conduttore (derivato dal polo positivo dell'accumulatore che trovasi nella vettura) sta accesa anche quando il rimorchio è stato sganciato, quando non ha più nessun punto di contatto colla vettura ed anche quando il rimorchio stesso è stato sollevato ed isolato dalla terra?* ».

Nella forma in cui è proposto, il quesito può apparire misterioso: sembrerebbe, infatti, di leggere che la prova è stata fatta dal nostro interrogante isolando completamente il rimorchio dalla motrice e allontanando quest'ultima, nel qual caso non si potrebbe negare che questa lampadina-fantasma, rimasta accesa senza una fonte di alimentazione, rappresenterebbe la soluzione del problema del moto perpetuo.

Ma il nostro interrogante non voleva dir tanto. La sua prova si riferisce evidentemente ad un rimorchio semplicemente sganciato dalla motrice, in modo da eliminare qualunque contatto con questa, all'infuori del conduttore elettrico collegato col polo positivo della batteria. Se il contatto è unipolare, si chiede il rag. S. M., ed è escluso che il rimorchio faccia massa col telaio della motrice, e l'averlo sollevato da terra esclude anche (malgrado la presenza delle gomme, che già dovrebbero isolarlo elettricamente anche in posizione normale) che il ritorno a massa della corrente avvenga attraverso il terreno, come si spiega il fenomeno di questa lampadina che si accontenta della sola corrente positiva?

Come sempre in questi casi, l'apparente paradosso tecnico deriva da una inesatta premessa di fatto: la spiegazione risiede nella semplicissima circostanza, ignorata o dimenticata dall'interrogante, che la guaina metallica proteggente, oltre l'involucro gommato, il cavo elettrico collegato col positivo, è a sua volta collegata col polo negativo della batteria, vale a dire con la « massa » della motrice. Il fanalino del rimorchio ha, bensì, la lampadina cosiddetta unipolare, ma la sua armatura è collegata con l'estremità della guaina: accorgimento che si usa appunto per assicurare direttamente e in qualunque evenienza il ritorno a massa della corrente, che potrebbe venir compromesso da infinite piccole cause: contatti di parti metalliche allentati per cause meccaniche, o intorbidati dall'insinuazione di parti verniciate o di ruggine o semplicemente di polvere o di grasso. Il basso voltaggio di questi impianti rende assai delicata la funzione del buon collegamento elettrico: un nonnulla basta per interporre un certo isolamento, che nella migliore delle ipotesi abbassa o rende saltuaria la luce, con le dannose conseguenze – spesso tragiche – che tutti sanno.

A guisa di « morale » per gli automobilisti profani, ricordiamo che tre sono i sistemi di conduzione elettrica a bordo degli autoveicoli: quello delle lampade bipolari (o degli attacchi, trattandosi di altri strumenti elettrici), con due conduttori, entrambi isolati ed entrambi collegati direttamente coi due terminali della batteria; quello del ritorno a massa, utilizzando per la « terra » lo stesso telaio metallico del veicolo; e quello del cavo unico positivo con guaina negativa, usato in generale sui rimorchi, dove il gancio e il timone, verniciati, non assicurerebbero il contatto.

In via di massima, il secondo sistema, evidentemente il più semplice ed economico, è il meno sicuro, e non viene generalmente usato che per applicazioni accessorie saldamente ancorate su parti monolitiche del telaio. Basti quest'accenno per indirizzare nella ricerca di molti misteriosi difetti di fanalino posteriore e di fuochi di posizione sui parafanghi. Verificandosi i quali, è opportuno che l'utente approfitti dell'occasione per sostituire il comune cavo sterlingato semplice con quello a guaina metallica, ancorando quest'ultima – se non è possibile l'attacco diretto sul negativo della batteria – quanto meno sui longheroni del telaio mediante saldatura, o sotto un bullone sicuramente indisserrabile e liberato da ogni traccia di ruggine prima del serraggio a fondo. Sempreché, naturalmente, si possa avere tranquillità assoluta sul conto del grosso e corto cavo collegante a sua volta, sia pure in altra parte della macchina, il negativo della batteria con un longherone o una traversa del telaio.

Cristoforo

Precauzioni invernali.

Il ritorno della stagione fredda e il probabile prolungarsi, oltre l'inverno incipiente, della forzata immobilità delle vetture non fruenti di permessi speciali, ripropongono d'attualità il problema della buona conservazione della macchina abbandonata in rimessa, che molti hanno sinora considerata momentaneamente ferma, rinviando di giorno in giorno la « toeletta » definitiva per lo svernamento.

Abbiamo altra volta offerto su queste colonne gli opportuni consigli, in forma diffusa, e ci limitiamo oggi a riassumerli e ad aggiungere quelli resi necessari da nuove opportunità.

Tra questi ultimi, è da includersi una specialissima cura per le gomme. In previsione dello scorso inverno – a parte il fatto, poi verificatosi, della riapertura della circolazione – la cura dei pneumatici aveva un'importanza relativa, in quanto il problema della loro mancanza non si era ancora presentato. Ma oggi tutti sanno che la gomma è diventata, per ovvie ragioni, preziosa; che la sostituzione delle gomme sulle autovetture private è addirittura esclusa dai recenti provvedimenti legislativi, limitanti la produzione per il ricambio sugli autoveicoli da trasporto con portata superiore ai 20 quintali; che praticamente anche il commercio delle giacenze non potrà alimentare a lungo gli altri ricambi; che anche al futuro riaprirsi della circolazione, dopo la pace vittoriosa, non sarà certo facile riprendere istantaneamente un

ritmo produttivo di pneumatici per autovetture da accontentare tutte le richieste.

È, dunque, indispensabile – nel proprio vantaggio, e nell'interesse del Paese in guerra – curare più che mai la conservazione delle gomme usate. Nulla di meglio, quindi, che smontarle dalle macchine ferme, lavarle e sgrassarle (senza uso di benzina!), cospargerle di polvere di talco dentro e fuori e avvolgerle in carta consistente o in una coperta non trasparente alla luce, deponendole quindi in luogo fresco e asciutto (evitare, durante la stagione dei termosifoni, i coperchi degli armadi domestici). La precauzione varrà per rimontare nell'identico stato d'oggi, magari a distanza di molti mesi, le gomme asportate, e per meglio valorizzarle nell'eventualità (che per ora non appare probabile) di una requisizione.

L'incerta durata dell'arresto circolatorio consiglia pure, per la batteria, rimedi più radicali della semplice sorveglianza periodica del livello d'acqua distillata, della pulitura e ingrassaggio dei morsetti e dei terminali contro la solfatazione, e della periodica ricarica mediante qualche minuto di funzionamento a medio regime del motore in rimessa, finché dura la benzina del serbatoio. Converrà dunque, oramai, asportare la batteria ed affidarla ad una stazione di servizio. Se ciò non fosse possibile per ragioni di ubicazione, sarà il caso di ricaricarla a fondo sulla vettura, azionando il motore per almeno un'ora a medio regime; e dopo di averla tolta, di eliminare accuratamente tutto l'acido, sostituendolo, previa sciacquatura, con acqua distillata semplice; quindi ungere accuratamente di grasso tutta la parte superiore e deporla in luogo fresco, ma riparato dal gelo.

Ed a proposito di gelo, grave errore sarebbe mescolare – o conservare, per chi già avesse provveduto in questo senso – il liquido anticongelante nell'acqua del radiatore, a vettura ferma. L'immobilità provocherebbe facilmente la corrosione dei manicotti di gomma, e – a seconda del tipo di anticongelante – anche qualche probabile pregiudizio a parti metalliche. Si svuoterà, quindi, accuratamente il radiatore dall'apposito tappo di spurgo, approfittando del momento in cui si alza il posteriore della vettura per metterla sui cavalletti di legno e procedere all'estrazione delle ruote, col treno anteriore ancora a terra, sicché la vettura penda in avanti. Successivamente, dopo alzato il treno anteriore un po' più del posteriore, si aprirà il tappo di spurgo sussidiario alla base del monoblocco, lasciando scolare l'acqua che ivi si raccoglie.

Ottima cosa sarebbe – disponendo di qualche chilo d'olio fluido usato e non altrimenti usufruibile – di farlo circolare qualche secondo, a motore acceso sul minimo, al posto dell'acqua di raffreddamento: bisognerà però, in tal caso, ad operazione compiuta, smontare i manicotti di gomma e lavarli accuratamente da ogni traccia d'olio. In ogni caso, però, converrà che tali manicotti abbiano le fascette metalliche allentate, e vengano cosparsi esternamente, previo lavaggio, di polvere di talco: sarebbe seccante non potere poi riprendere la circolazione perché i manicotti si sono gonfiati e tagliati in corrispondenza dei collarini.

Tutte le altre precauzioni sono ovvie, o di carattere meno perentorio, e comunque già minutamente ricordate: esse possono riassumersi nell'invito a conservare la macchina al chiuso, ben pulita in ogni parte (e non solo esternamente), coi freni allentati, e bene ingrassata: meglio se protetta in tutte le parti metalliche deperibili da un velo d'olio o d'altra sostanza grassa non acida, o da uno strato di vernice antiruggine.

Nuovi tipi di pneumatici.

I giornali hanno dato notizia dell'invenzione, da parte di una fabbrica americana, di un nuovo tipo di pneumatico inciso da incavi tracciati in senso obliquo, entro i quali vengono infilate delle molle a spirale, che avrebbero l'effetto di aumentare notevolmente il potere aderente dei pneumatici stessi. Questo nuovo tipo di pneumatici si dimostrerebbe molto efficace per la marcia su strade viscide, gelate.

Ora apprendiamo che anche un Italiano il triestino Emilio Simsig, afferma di aver inventato un nuovo tipo di pneumatico per autoveicoli, che non avrebbe assolutamente bisogno della camera d'aria. L'invenzione consiste in un congegno (non meglio specificato) contenuto nell'interno del copertone, che varrebbe a dare al copertone stesso una pressione razionalmente distribuita su tutta la circonferenza, col vantaggio di una resistenza all'usura molto maggiore che nei comuni pneumatici. Il copertone può essere adoperato per automobili, motocicli, carrelli d'aeroplani ed ogni tipo di carriaggio. Non presenta alcuna sensibile differenza di peso coi pneumatici comuni a camera d'aria e per giunta risulta imperforabile, tanto che può passare sopra chiodi, vetri taglienti, ecc., senza il minimo inconveniente. Sarà bene, però, non illuderci troppo facilmente, ché gomme imperforabili o pneumatici speciali, di cui si diceva mirabilia, sono già stati inventati a decine, ma poi non se ne è più sentito parlare, mentre l'umanità motorizzata continua a correre sul classico pneumatico a camera d'aria.

VARIE

L'insediamento umano nella Libia occidentale.

La forma e la struttura delle abitazioni sono lo specchio di un complesso di condizioni che vanno da quelle fisiche o ambientali a quelle economiche, dalla tradizione ai vincoli d'ogni genere con le abitazioni vicine, alle esigenze della difesa, ecc. Il tempo in cui viviamo tende alla unificazione degli stili, e cioè a far dipendere i particolari più necessari delle abitazioni solo dalle condizioni fisiche ed economiche, con la conseguente obliterazione dell'elemento tradizionale, se questo non è basato su quelle.

Ricerche e studi sulle forme antiche o meno recenti assumono, quindi, un'importanza molto rilevante, non solo dal punto di vista storico, documentario e filosofico, ma anche pratico, per scoprire i modi con cui l'uomo, diciamo, primitivo, più legato all'ambiente che alla tecnica, seppe vincere e sfruttare a suo vantaggio gli elementi fisici e trarne insegnamento. Soprattutto le regioni ad economia rurale e d'allevamento si prestano a tali ricerche, perché qui, a differenza dei grossi agglomerati ad economia industriale o commerciale, le varie vecchie forme non sono state ancora totalmente sostituite dalle nuove, senza dubbio più rispondenti ai bisogni dell'economia e dell'igiene, ma anche più uniformi. Merita, quindi, lode Emilio Scarin, della R. Università di Firenze e allievo del Biasutti, che, dopo un tirocinio su regioni della Penisola, dal Friuli alla Toscana, da alcuni anni va compiendo completi e precisi lavori del genere in Libia. Lavori di vera e difficile esplorazione, perché è spesso più facile vincere le forze brute della Terra e le fiere che la diffidenza di molte popolazioni, per indagare la vita delle quali è necessario essere pazienti, calmi, adattabili ai più diversi caratteri e sopportare insinuazioni spesso non troppo lusinghiere.

Nel recentissimo volume, il primo della *Collezione scientifica e documentaria dell'A. I.*, edita a cura dell'*Ufficio Studi del Ministero dell'A. I.*, lo Scarin tratta de *« L'insediamento umano nella Libia occidentale »* (pp. 212 con 60 disegni e cartine nel testo, una carta geografica, 86 fotografie in tavole fuori testo, la maggior parte dovuta all'Autore, Officine Grafiche A. Mondadori, Verona 1940-XVIII, L. 20). I primi due capitoli riassumono, a titolo di introduzione, ciò che si riferisce al territorio e alla popolazione. Notevole e senza dubbio accettabile la divisione del territorio in *Gefara* (pianura tripolina), *Gebél* (orlo dell'altopiano), *Gadamesino* (oasi interne occidentali), *Misuratino*, *Ghibla* (parte dell'altopiano steppposo-desertico che digrada al mare tra il Misuratino e la Sirtica), *Sirtica*.

Il capitolo sull'abitazione (III), che è il fondamentale, occupa la maggior parte del volume. L'A. distingue i seguenti tipi: la *tenda*, rettangolare, brunastra, fatta di lana e di pelli di cammello quella invernale, chiara e leggera quella estiva, in via di rarefazione in conseguenza dello stabilirsi delle popolazioni nomadi o seminomadi col favore dal Governo italiano; la *capanna*, talora trasportabile, in generale fissa, rurale, meno diffusa, in genere abitata solo temporaneamente; la *casa in muratura*, dal tetto a terrazza (indigena o europea, urbana o rurale), oppure con vôlta a botte, sul tipo di quelle che si incontrano anche da noi sulla costa amalfitana (notevole la descrizione delle case coloniche dei recentissimi centri agricoli Baracca, Maddalena, Battisti, ecc., in cui la tecnica è riuscita ad innestare le necessità dell'economia rurale odierna alle utilissime forme tradizionali dello stile sahariano); l'abitazione *trogloditica*, non dovuta, come si potrebbe credere, a utilizzazione di grotte naturali, ma a escavazione di grotte-gallerie orizzontali, sui pendii di passaggio dalla Gefara al Gebél, aperte direttamente alla luce, oppure, sulla superficie dell'altopiano, di fosse quadrate più o meno grandiose e profonde, scavate verticalmente, nelle cui pareti si aprono, a livello del cortile di fondo, le varie abitazioni a celle (Garián, Nalût). Interessanti sono le osservazioni sui cimiteri, sui marabutti e sui luoghi di preghiera (moschee e sinagoghe), e ancor più (cap. IV) quelle relative alla forma e allo sviluppo delle città e dei villaggi, da quelli sparsi nelle oasi, a quelli costieri, a quelli distribuiti lungo gli uidiàn, ai lati del fondo o sul ciglio delle ripide sponde.

Il volume dello Scarin su questo lembo della nostra XIV regione merita di essere conosciuto da tutti gli Italiani; esso porta un notevole contributo non solo nel campo geografico, ma anche in quello, oltremodo complesso, dell'economia rurale e dell'urbanistica coloniale.

g. n.

Le incisioni di G. M. Mitelli.

Achille Bertarelli, nella formazione delle sue collezioni di stampe – che ora costituiscono il nucleo principale dell'Istituto del Castello Sforzesco intitolato al suo nome – ebbe sempre di mira il contributo che esse avrebbero recato alla ricostruzione storica del vivere umano attraverso i secoli. È naturale, quindi, che egli tenesse in gran conto la produzione di Giuseppe Maria Mitelli, nato in Bologna nel 1634 ed ivi morto nel 1718, il quale, sebbene pittore di qualche fama ed incisore provetto, non sdegnò, durante tutta la sua laboriosa esistenza, di ritrarre aspetti ed episodi della vita della borghesia e della plebe e di interpretare, con figurazioni simboliche od umoristiche, i sentimenti, le idee, i giudizi ed i gusti delle moltitudini.

Il Bertarelli dedicò, infatti, cure particolari alla raccolta delle stampe di questo artista – donata poi, con le altre, all'istituto del Castello Sforzesco – e ne compilò, in schede manoscritte, un diligente catalogo critico, esteso anche ai pochi esemplari che non era riuscito a rintracciare – e che si conservano in collezioni pubbliche e private – per offrire, com'egli desiderava, un quadro completo ed esatto dell'attività dell'artista.

Il Duca Gallarati Scotti, Podestà di Milano, prendendo in attenta considerazione questo catalogo critico del benemerito collezionista (Achille Bertarelli: *Le incisioni di G. M. Mitelli, Catalogo critico.* – Milano, a spese del Comune, coi tipi dell'Istituto d'Arti Grafiche di Bergamo, 1940), si convinse che la pubblicazione di quest'opera poteva costituire una nobile forma di omaggio alla memoria del benemerito cittadino. Paolo Arrigoni, conservatore dell'Istituto e già devoto collaboratore del Bertarelli, vi portò gli ultimi perfezionamenti e diresse il lavoro di stampa, mentre Giorgio Nicodemi, direttore dei Musei d'Arte del Castello, dettò un colorito ed affettuoso cenno biografico e premise al catalogo uno studio riassumente le conclusioni più evidenti. Il dott. Guido Bertarelli, continuatore delle liberalità del compianto suo Zio, contribuì largamente alle spese di stampa.

Come è noto, Achille Bertarelli, scomparso due anni fa, era fratello minore di Luigi Vittorio Bertarelli e zio dell'attuale Vicepresidente della C. T. I. ing. Mario. Egli fu uno dei primissimi Soci della Consociazione, ne seguì con entusiasmo i progressi e con piacere mise sempre a disposizione il suo ricco materiale iconografico.

Un esame sommario dei vari capitoli, in cui le seicento e più stampe sono state aggruppate per affinità di materia, gioverà ad una prima conoscenza dell'opera del Mitelli.

Di minor interesse sono i primi tre capitoli, relativi alle stampe riproducenti quadri ed affreschi sacri e profani di altri pittori, o contenenti modelli di disegno per principianti e ornatisti. Il Mitelli, invece, appare estroso ed originale interprete dell'anima popolare ed attrae tutta la nostra attenzione nelle stampe del capitolo seguente, dedicato alle guerre del suo tempo burrascoso, da quella contro i Turchi, alle guerre tra Luigi XIV e la Lega d'Augusta e per la successione spagnola. In queste sue stampe, più che a rappresentare episodi, mira ad esprimere, per mezzo di allegorie, satire e caricature, l'entusiasmo della folla per i successi delle armi cristiane, culminanti nella liberazione di Vienna e nella presa di Budapest; l'orrore per le devastazioni della patria da parte di stranieri in guerra per interessi ad essa estranei; lo scherno per le manifestazioni clamorose e incomposte dei partigiani dell'uno o dell'altro belligerante; lo sprezzo per gli strateghi da tavolino; il dubbio per la sicurezza e perpetuità delle paci.

Nel quinto capitolo abbiamo un quadro colorito e vario della vita bolognese: vi appariscono i costumi pittoreschi dei venditori ambulanti e degli artigiani; macchiette cittadine; tipi caratteristici di legulei, mercanti, medici, dotti, poeti, zerbinotti, musici ed àstrologhi; lo sciamare dei ragazzi dalla scuola; risse di sfaccendati; le corse dei bàrberi; le feste della «Porchetta», consistenti in tornei che si svolgevano in macchinosi anfiteatri provvisori; il fastoso ingresso del Gonfaloniere, con la conseguente colazione pantagruelica per gli Svizzeri; i raduni dei rappresentanti delle arti e mestieri; le varie manifestazioni della vita religiosa, come le grandi processioni tradizionali, le cene offerte ai pellegrini, le radunanze degli oratoriani all'aperto, ecc., ecc.

Ma le incisioni più caratteristicamente mitelliane sono quelle del capitolo relativo a soggetti popolari. L'artista riprende in essi i motivi cari al popolo da secoli: la satira della grassa borghesia, la condanna dei vizi e l'esaltazione della virtù; il trionfo della morte; il mondo che va alla rovescia o sembra una gabbia di matti; il paese di Cuccagna; la compagnia dei rovinati. Ma questi soggetti il Mitelli sa rivestire di forme nuove, argute, vive, ricche di elementi figurativi e di significato, sebbene tenute sempre al livello della comprensione popolare. Fa da complemento a questo capitolo quello dei giuochi a dadi ed a carte, perché ravvivato da motivi satirici ed umoristici, sempre d'ispirazione popolaresca.

Il volume è corredato da numerose illustrazioni che avviano alla comprensione dell'artista. La loro nitidezza e l'eleganza tipografica del volume tornano ad onore dell'Istituto Italiano d'Arti Grafiche di Bergamo, che ne ha curato la stampa.

P. A.

Ancora del campeggio in iglu.

I Lettori ricorderanno l'articolo da noi pubblicato nel fascicolo di Agosto di questa Rivista (pag. 844 e successive). Togliamo ora dal «Notiziario alpino» del Comando Superiore Truppe Alpine alcune notizie relative a interessanti esperimenti di ricoveri, postazioni per mitragliatrici e sbarramenti in neve, eseguiti nello scorso inverno dai reparti del Sottosettore Autonomo Levanna, per iniziativa e sotto la direzione del maggiore Giorgio Fino. Dette costruzioni, fatte occupare dalla truppa, servirono a stabilire importanti dati tecnici di costruzione e di abitabilità.

Scrive il magg. Fino che i metodi di costruzione dei ricoveri a cupola (iglu) possono essere diversi a seconda delle condizioni della neve.

Con neve molle, o comunque umida, si ricavano direttamente blocchi di base di circa 50 centimetri di lunghezza per 30 di altezza e per 25-30 di spessore. Non è consigliabile tagliare blocchi troppo alti, poiché la forte quantità di acqua in essi contenuta va a detrimento della compattezza del blocco.

Le dimensioni dei ricoveri a cupola possono variare anche sensibilmente. In pratica, i più adatti al loro scopo si sono dimostrati quelli piccoli aventi una capacità di ricovero per 8 o 9 uomini.

Il loro diametro interno potrà essere di m. 2, l'altezza interna di metri 2, il diametro esterno di metri 2,50 circa. La costruzione va condotta a spirale.

I blocchi devono essere inclinati verso l'interno. Mano a mano che la costruzione sale bisogna assicurarsi, mediante una funicella, fissa con uno dei suoi capi al centro del ricovero, che le pareti interne dell'iglu assumano una regolare forma sferica. Approssimandosi al termine, occorre ridurre gradatamente le dimensioni dei blocchi.

Ai fini militari gli *iglu* possono anche essere utilizzati quali postazioni per mitragliatrici, ma come tali debbono naturalmente avere una maggiore resistenza.

Questa resistenza superiore si è ottenuta trattando la materia prima in modo diverso di quello che finora risulta usato in Italia ed all'estero.

In altre parole, a titolo di esperimento si costruirono alcune staffe di legno, in cui venivano battute alcune palate di neve ed acqua. (Naturalmente, questo è possibile soltanto nelle località dove si può trovar acqua anche d'inverno). Si è notato che la neve, così impastata a formelle, risulta di rapida presa e, a congelazione avvenuta, acquista una durezza presso a poco eguale al calcestruzzo.

Questo importante risultato pare che ancora non sia stato preso in considerazione nel campo militare.

I ricoveri a cupola che meglio rispondono alle necessità della difesa sono quelli a doppio *iglu*, con ingresso a corridoio, costituiti: da una postazione a cupola con feritoie e parete da 40 a 50 centimetri; da un'anticamera, pure a cupola, raccordata alla postazione; da un corridoio di ingresso a volta.

In effetti, tutte le costruzioni sperimentate hanno caratteristiche di opere permanenti. Dopo una notte dall'avvenuta costruzione la neve diviene una massa omogeneamente e completamente gelata, presentando le pareti come acqua solidificata in formelle, con la medesima vetrificazione ed elasticità del ghiaccio. Il piccone e la stessa pallottola di mitragliatrice possono a mala pena scheggiarne qualche trascurabile frammento superficiale.

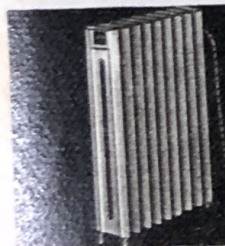
Allo sgelo e con giornate consecutive di sole, le costruzioni durarono per circa quindici giorni, mentre quelle costruite con sola neve pressata ebbero una durata assai minore.

L'unico pericolo è rappresentato dallo «scirocco», contro il quale non vi sono mezzi di difesa.

Il coefficiente di trasmissione termica della neve ghiacciata, bassissimo per gli infiniti alveoli d'aria da essa contenuti, permette che la sola presenza di pochi individui basti a rendere temperato l'ambiente.

Con temperature esterne rigidissime, una minima sorgente di calore, quale una semplice lampada a petrolio, è più che bastevole a dare temperature abitabili.

Ecco alcuni dati: iglu occupato da sei uomini: interno, temperatura massima +11, minima +4; esterno, massima — 2, minima — 10. Illuminazione con lampada a petrolio: interno massima +15, minima +8.

Se poi gli *iglu* sono convenientemente attrezzati, si comprende come nelle regioni polari possano costituire la normale casa di abitazione, almeno per un certo periodo dell'anno.

I soldati asserirono all'unanimità di preferire un tale ricovero a qualsiasi altro che non fosse a carattere permanente.

Il tempo necessario alla costruzione varia, secondo la natura della neve. Infatti, con neve consistente le formelle si potevano modellare direttamente, mentre invece con neve polverosa si rendeva necessario un preventivo lavoro di impastatura con acqua.

Nel primo caso, l'intera costruzione veniva ultimata in circa otto ore. Nel secondo caso, occorrevano circa due giornate lavorative.

I reparti sono stati pure addestrati alla costruzione di una tenda-focolare tipo norvegese, che in certi casi può riuscire utilissima e completare le possibilità logistiche dell'iglu. La suddetta tenda può essere facilmente costruita con 4 pali di 3,50-4 metri e dotata di un braciere da appendersi al centro. Occorre soltanto lasciare un breve spazio libero nella parte superiore per il tiraggio. Teli occorrenti n. 12. Vi si possono sistemare fino a 14 uomini, in ottime condizioni di abitabilità. Vi hanno dormito 8 uomini, uno dei quali, a turno, era incaricato di alimentare il braciere.

La temperatura interna, misurata all'altezza di 50 centimetri dal suolo, oscillava tra 11° e 16°, mentre la temperatura esterna era: massima — 1, minima — 4.

L'ultimo conflitto cino-giapponese.

Nella «Biblioteca degli Scrittori militari», diretta dal Gen. Giacomo Carboni e da Giannino Marescalchi, edita dal Le Monnier, è uscita una importante novità: «*L'ultimo conflitto cino-giapponese*» di Corrado Zoli, un volume di oltre 350 pagine in 8°, con 14 tavole fuori testo e schizzi nel testo (Firenze 1940-XVIII, L. 35). Lo Zoli, che è presidente della R. Società Geografica Italiana, ha esposto in quest'opera, con esemplare chiarezza, la cronaca ampia e documentata degli avvenimenti nell'Estremo Oriente e precisamente nel periodo che va dal 7 luglio 1937 al 30 marzo 1940, cioè dai noti incidenti avvenuti fra forze nipponiche e cinesi negli immediati dintorni di Pechino alla instaurazione del nuovo Governo nazionale della Repubblica Cinese in Nanchino. Il gigantesco conflitto, che da tre anni ha messo di fronte i due maggiori Paesi dell'Estremo Oriente e le sorti di popolazioni che assommano a più di un quarto dell'intera umanità, scoppiò nella Cina settentrionale e dopo i tragici incidenti di Sciangai si estese alla Cina centrale, trascinando il Giappone in una vastissima e difficile campagna militare contro la resistenza accanita, sebbene in gran parte passiva, del Governo nazionalista cinese, appoggiato al partito comunista e sostenuto dalle Potenze plutocratiche, interessate al mantenimento dello *status quo* nell'Asia orientale.

L'A. definisce modestamente «cronaca» questa sua precisa e diffusa esposizione di fatti che si collegano al prossimo futuro «ordine nuovo» dell'umanità; ma, nell'esame coordinato che egli ne ha fatto, è riuscito a dare al lettore una impressione assai più netta e completa di quella che si può avere da una pura e semplice successione cronologica.

Le spiagge toscane.

Il Comitato Nazionale per la Geografia, emanazione del Consiglio Nazionale delle Ricerche, in collaborazione col Comitato Nazionale dell'Ingegneria, pubblica – fra l'altro – una serie di sei volumi sulle variazioni delle spiagge italiane. Il secondo volume, a cura di D. Albani, A. Griselli e A. Mori, con presentazione di A. R. Toniolo, direttore dell'Istituto di Geografia della R. Università di Bologna, è dedicato a *Le spiagge toscane*, da Sud del Golfo di La Spezia, fino a Nord del Promontorio del Monte Argentario, nel tratto cioè dove sfociano i maggiori fiumi toscani, come l'Arno, l'Ombrone, ecc.

Il litorale toscano, abitato da tempi lontanissimi, dopo il Medioevo fu in gran parte abbandonato e divenne paludoso fino alla metà del secolo scorso, quando i Granduchi di Toscana ne intrapresero la bonifica e vi sorsero numerosi centri marittimi e balneari, dopo che furono regolate le foci fluviali, difese le spiagge contro l'azione abrasiva del mare, redente le terre adiacenti e rese all'agricoltura.

Naturalmente, dopo il 1850 l'evoluzione naturale delle spiagge venne ostacolata da queste opere artificiali, che in molti punti hanno avuto notevoli riflessi nelle variazioni costiere. Questo volume, in un centinaio e mezzo di pagine di grande formato, con illustrazioni nel testo e cinque tavole fuori testo, stampato dalla Tipografia del Senato (Roma 1940-XVIII, L. 50), rende conto delle ricerche fatte sulle variazioni subite dalla linea litoranea, che negli ultimi tempi si mostrò molto instabile, ora retrocedendo, ora avanzando, a causa specialmente del variare dei venti, che spingono in diverse direzioni le onde marine, e del regime dei fiumi.

I laghi dell'Africa Orientale Italiana.

Secondo le ricerche più recenti, i 12 maggiori laghi dell'A.O.I. sono i seguenti:

Nome del Lago	Latitudine	Altezza m. s. m.	Area in kmq.	Profond. in m.
Tana	12°	1820	3156	14,15
Margherita . . .	6° 15'	1285	1161	13,10
Stefania	4° 45'	548	1170	—
Ruspoli (Ciamò)	5° 52'	1233	550	12
Zuai	8°	1846	443	7
Sciala	7° 27'	1567	409	266
Langana	7° 35'	1585	230	46,2
Hora Abiata . .	7° 37'	1573	205	14,2
Auasa	7° 04'	1708	129	21,6
Haic.	11° 10'	2030	23	88,2
Ascianghi. . . .	12° 35'	2409	15	25,5
Hora Arsodi . .	8° 47'	2550	—	38,7

Nel fascicolo di settembre abbiamo pubblicato i significati di alcune tra le sigle più in uso in Germania. Ne indichiamo ora alcune altre con la loro traduzione letterale al fianco:

Flak = Flugzeugabwehrkanone (cannone per la difesa contraerea e, per estensione, difesa antiaerea).
PK = Propaganda-Kompanie (compagnia della propaganda, ossia corrispondenti di guerra della stampa tedesca, militarizzati).
MG – Maschinengewehr (fucile a macchina, cioè mitragliatrice).
NSDAP = Nationalsozialistische Deutsche Arbeiter-Partei (Partito Nazionalsocialista dei Lavoratori Tedeschi).
DNB = Deutsches Nachrichten-Büro (Ufficio tedesco notizie. È l'*Agenzia Stefani* della Germania).

Ogni autunno in tutte le regioni della Germania si bruciano enormi quantità di foglie di patate. Il Führer lanciò, qualche tempo fa, l'idea che da quei cumuli di foglie si sarebbe potuto ricavare cellulosa. L'incitamento non è stato vano. Ne è prova l'ultimo numero della bella rivista germanica «Il Piano Quadriennale», stampato precisamente su carta di foglie di patate. I tecnici calcolano che, sfruttando solo il 30 per cento dei tre milioni di tonnellate di foglie che un tempo si bruciavano, l'economia germanica potrà risparmiare ogni anno circa 675.000 tonnellate di cellulosa di legno.

La produzione mondiale di petrolio greggio nel primo trimestre 1940 è valutata a 74.579.000 tonn., in confronto di 67.852.000 dello stesso periodo 1939. L'aumento di circa il 10 per cento è dato particolarmente dagli Stati Uniti, la cui produzione è passata da 41.474.000 tonn. a 46.838.000; dall'Irak, passato a 1.106.200 contro 946.000; dal Messico, passato a 1.356.000 contro 1.034.000. Si notò inoltre un piccolo aumento nelle produzioni del Canadà, della Germania e dell'Arabia Saudiana.

In seguito al censimento del 17 maggio dell'anno scorso, è risultato che la popolazione maschile tedesca ha subìto un aumento assai più notevole di quella femminile. Il numero dei maschi, infatti, è salito da 37.090.000 nel 1933 a 38.752.000 nel 1939, mentre quello delle femmine è aumentato soltanto da 39.351.000 nel 1933 a 40.612.000 nel 1939.

FRA I LIBRI

Annuario Politecnico Italiano – Guida generale delle Industrie nazionali. Ediz. 1940-41, redatta in cinque lingue. Milano, via S. Pellico, 12. L. 130.

Questo volume di 1312 pagine di grande formato contiene gli indirizzi delle ditte industriali di tutta Italia, suddivise nei rispettivi gruppi secondo l'industria esercita ed i singoli prodotti fabbricati, e disposte alfabeticamente per ordine di città. L'Annuario rende noto tutto ciò che oggi produce l'Italia fascista; dai prodotti alimentari ai vini, ai prodotti chimici, ai profumi, ai motori, alle automobili, alle macchine agricole e industriali, agli articoli di gomma, alle calzature, ai mobili, ai tessuti, alle ceramiche, alle vetrerie, ecc.

La 22ª edizione, scrupolosamente aggiornata in ogni parte, conferma il valore intrinseco che Enti, industriali, commercianti, esportatori italiani e stranieri, riconoscono a questa pubblicazione, largamente diffusa in tutto il mondo.

Mario Caracciolo – *Sintesi politico-militare della guerra mondiale* 1914-1918. Pag. 250, con allegato album contenente specchi e cartine. Ed. Rattero, Torino 1940-XVIII. L. 45.

Luigi Renato Pedretti – *Monumenti di Romagna: Il Castello di Gatteo è un aggero romano*. Pag. 46, con 4 tav. f. t. Tip. S. Margelloni, Savignano sul Rubicone 1940-XVIII.

Ministero dei Lavori Pubblici-Magistrato alle acque-Ufficio idrografico – *Petrografia del Monte Blumone* (*Adamello Meridionale*). Pag. 50, con 3 tavole, una cartina e 9 figure nel testo di Dino Colbertaldo. Istituto Poligrafico dello Stato, Roma 1940-XVIII.

F. Tacconi – *Calendario per oltre 6 secoli* (*dal 1582 al 2199*) *delle solennità commemorative, cattoliche, civili e famigliari*. Pag. 24. Stabil. Tipografico I. Beucci, Arezzo 1936-XIV. L. 1.

E. Boari – *La fotografia dei dilettanti*. Pag. 286 con 162 illustraz. e 20 tabelle. Ed. Sonzogno, Milano 1940-XVIII. L. 10.

Confederazione Fascista dei Commercianti – *Imposta ordinaria sul patrimonio. Leggi-Relazioni e discussioni parlamentari*. Pag. 195. S.A.E.C., Roma 1940-XVIII. L. 15.

Augusto Torre – *Versailles. Storia della Conferenza della Pace*. Pag. 433, con illustraz. e carte. L. 25. – Alfredo Signoretti – *Italia e Inghilterra durante il Risorgimento*. Pag. 366. L. 20. – Alberto Giaccardi – *La conquista di Tunisi. Storia diplomatica dal Congresso di Berlino al Trattato del Bardo*. Pag. 368. L. 20. – *Tunisi e Biserta. Memorie storiche* di Giacomo Gorrini. Pag. 198. L. 15. – Francesco Salata – *Il nodo di Gibuti. Storia diplomatica su documenti inediti*. Pag. 340. L. 15. – Alberto Pirelli – *Economia e Guerra*. Vol. I. Pag. 312. L. 20; Vol. II. Pag. 344. L. 22. Editi dall'Istituto per gli Studi di Politica Internazionale (via Borghetto, 2), Milano 1940-XVIII.

S. Vardabasso – *La struttura geologica della Corsica*. Pag. 44, con tav. f. t. Tip. Melis Schiru, Cagliari 1939-XVII.

Deutsche Automobil Club – *Europakarte* a 1:5.000.000 – *Strassenkarte von Deutschland* a 1:1.100.000. Monaco, 1940.

D. F. Marrei – *La bonifica umana e la casa nelle zone montane*. Pag. 110. Arti Grafiche « Gentile », Fabriano 1940-XVIII. L. 10. Ordinazioni al Parroco di Campodonico di Fabriano (Ancona).

Andrea Fall – *I diritti dell'Ungheria sulla Transilvania*. Pag. 78, con carte f. t. Pubblicazione dell'Istituto di Diritto Minoritario della R. Università « Pietro Pazmany » di Budapest. 1940.

G. Arturo Crocco – *I segreti dell'arma aerea*. Pag. 188. Ed. Cremonese, Roma 1940-XVIII. L. 12.

Ministero della Educazione Nazionale - Direzione Generale delle arti - Itinerari dei musei e monumenti d'Italia - Salvatore Aurigemma – *Velleia*. Pag. 78, con 76 illustraz. Libreria dello Stato, Roma 1940-XVIII. L. 6.

Francesco Sapori – *Dolomiti e altri quadri*. Pag. 169, con illustraz. di Aldo Testi. Ed. A. Garzanti, Milano 1940-XVIII. L. 16.

Cosimo Bertacchi – *Nella Puglia pietrosa* (*Alberobello*). Pag. 26, con illustraz. Ed. A. Cressati, Bari 1940-XVIII.

Ettore Fabietti – *Un pioniere dell'Impero: Luigi Robecchi Bricchetti e la prima traversata della Somalia*. Pag. 215, con tav. f. t. Edit. G. B. Paravia, Torino 1940-XVIII. L. 9.

Armando Schiavo – *Amalfi. Profilo storico*. Pag. 71, con 9 tav. f. t. Unione Editoriale d'Italia, Roma 1940-XVIII. L. 8.

Giovanni Mariotti – *La strada Francesca di Monte Bardone e l'ospedale di S. Benedetto di Montelungo*. Pag. 20. Ed. « La Giovane Montagna », Parma 1940-XVIII. L. 5.

Giuseppe Marini – *Da Caprera al Gianicolo*. Pag. 43 con illustraz. f. t. Ed. Rispoli, Napoli 1940-XVIII. L. 5.

Giuseppe Ruatti – *L'economia frutticola in Alto Adige*. Pag. 115 con illustraz. Ramo Editoriale degli Agricoltori, Roma 1940-XVIII. L. 16.

Guido Milanesi – *Agiacsiò* (Il romanzo della Corsica). Pag. 313. Ed. A. Mondadori, Milano 1940-XVIII. L. 15.

P. Camillo Libardi – *Come si è fatto Re d'Albania Ahmet Zogu*. Pag. 91 con illustraz. Scuola Tipografica Artigianelli, Trento 1940-XVIII. L. 5. In vendita presso l'Autore: Convento dei Francescani, Borgo di Valsugana (Trento).

Giuseppe Fontana – *Rezzoaglio e Val d'Aveto (Cenni storici ed episodi)*. Pag. 246 con illustraz. Scuola Tipografica Emiliani, Rapallo 1940-XVIII.

Emilio Magaldi – *Maternità e prima infanzia nel mondo dell'antichità classica*. Pag. 28. Stab. Tip. Genovese, Napoli 1940-XVIII. – *Note storico-archeologiche sulla Lucania Romana*. Estratto dagli «Atti del V Congresso Nazionale di Studi Romani». Pag. 8. Ed. Istituto di Studi Romani, Roma 1940-XVIII.

Eugenio Menna – *Manuale pratico per la imposta sul valor locativo e per la imposta di famiglia*. Pag. 214. Tipografia Ed. Cesare Nani, Como 1940-XVIII. L. 14.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

CORSO ITALIA, 10 – MILANO

QUOTE D'ASSOCIAZIONE

Soci annuali	L. 22,70	(più L. 2) tassa di ammiss.)	(Estero L. 32,70)
Soci quinquennali	L. 112,50		(Estero L. 163,50)
Soci vitalizi	L. 357,—		(Estero L. 510,—)
Soci vitalizi fondatori della Sede	L. 460,—		(Estero L. 612,—)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

Statistica dei Soci al 31 ottobre 1940-XIX

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 ottobre 1940 . .		N. 145.661
Nuovi Soci annuali		» 16.212
Soci vitalizi inscritti al 31 dicembre 1939	N. 262.950	
Nuovi Soci vitalizi.	» 4.147	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale . . .	» 2.821	
		N. 269.918
Totale Soci		N. 431.791

ABBONAMENTI ALLE RIVISTE DELLA C. T. I.

Abbonamento a **Le Vie d'Italia:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **26**,– Estero L. **46**,–
Semestr. L. **13**,– Estero L. **23**,–

Abbon. annuo cumulativo a **Le Vie d'Italia** *e* **Le Vie del Mondo:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **75**,– Estero L. **114**,–

INDICE GENERALE DELL'ANNO 1940

Notiziario.

Vita della Consociazione.

In copertina.

Autori.

Direttore: Sen. CARLO BONARDI
Direzione e Amministrazione: CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA - Milano, Corso Italia, 10
Redattore Capo Responsabile: Dott. ATTILIO GERELLI
Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6

PAESE CHE VAI
ESSOLUBE CHE TROVI
Essolube
SOC. ITALO-AMERICANA
STANDARD - SOCIETÀ ITALO-AMERICANA PEL PETROLIO - GENOVA

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50